

## Zápis z veřejného projednání nové železniční zastávky v Libni

**Datum konání:** 11. 6. 2018

**Místo konání:** Komunitní centrum a zahrada Kotlaska, Nad Kotlaskou I 95, Praha 8 – Libeň

**Přítomni za MČ Praha 8:** Petr Vilgus, místostarosta

**Přítomni za ÚMČ Praha 8:** Iva Hájková, Jana Martínková, Lenka Černínová z oddělení strategického rozvoje a místní Agendy 21

**Přítomni za zpracovatele:** PRO CEDOP s.r.o. - Ing. Petr Šlegr, Bc. Václav Brejška, Mgr. Michal Kowalski

**Přítomno:** 23 občanů dle prezenční listiny

**Cíl veřejného projednání:** Představení záměru možného vzniku nových železničních zastávek v lokalitách U Kříže a na Balabence, diskuze s obyvateli Praha 8 i dalšími občany nad umístěním zastávky, či zastávek - možnosti jejího napojení na stávající městskou strukturu a potenciál rozvoje dané lokality spojený se vznikem zastávky.

### 1. Prezentace zadavatele a zpracovatele

V úvodním slovu místostarosta MČ Praha 8 Petr Vilgus vysvětlil motivaci k zadání studie zastávky.

Následovala prezentace zpracovatele PRO CEDOP (dostupná zde

<https://www.facebook.com/Nov%C3%A1-1752132238167034>)

V prezentaci byly představeny charakteristiky železnice v Praze ve srovnání s ostatními druhy hromadné dopravy. Dále rozvojové plány v oblasti nových železničních zastávek.

Návrh umístění zastávky U Kříže - 20 let je součástí územního plánu, možnost v určitých mezích měnit polohu. Představení dostupnosti různých cílů v Praze z této zastávky.

Návrh umístění zastávky Balabenka – umístění na mostě a ul. Sokolovská blízko dispečinku CDP SŽDC. Představení dostupnosti různých cílů v Praze z této zastávky.

Závěrem uvedeny příklady dobré praxe: Mnichov - na zastávkách je zeleň jako protihlukové opatření; Halle – železniční most může mít přínos pro okolí nejen jako dopravní komunikace, ale i jako místo pro poskytování služeb.

## 2. Diskuze k zastávce v lokalitě U Kříže

Mezi účastníky byly 3 občané, kteří bydlí poblíž plánované zastávky.

Účastnice bydlící v ulici Na Košince: zda-li se u podchodu na Povltavské na tzv. holešovické přeložce počítalo se zastávkou.

Zpracovatel: při stavbě trati se zde nepočítalo s výstavbou zastávky.

Účastnice bydlící na Horově náměstí: má silnici (Povltavskou) a trať za okny. Preferuje železniční zastávku, avšak chce vyřešit hluk - v noci slyší hlášení z nádraží Vysočany. Druhá věc - plánování pokračování výstavby městského okruhu – důvodně se obává, že zeleň se vykáčí. Dává rozhodně přednost vlakům.

Zpracovatel: intenzita hlášení je v noci menší. SŽDC zařízení zastávky příliš nepodporovala, kvůli nutnosti řešit problematiku hluku. V případných dalších stupních projekční přípravy se bude hluk řešit. Stávající trať není zrekonstruovaná, lze očekávat její rekonstrukci a především nové vlaky budou modernější a tedy i tišší.

Reakce: zastávka je na kopci, odkud se bude šířit hluk.

Zpracovatel: bude záležet na architektonickém a technickém řešení. Dodal, že posunutí tramvajové zastávky blíže k železniční trati zajistí velmi výhodný přestup a přínos pro dotčené území.

Ing. arch. Lejčar: v roce 2003 zpracovával studii, na jejímž podkladě byla v roce 2005 zastávka zanesena do územního plánu. To, zda bude realizována zastávka a bude či nebude postaven tento segment městského okruhu, záleží na politické vůli. Dodal, že je členem komise MČ P7, kde se podařilo SŽDC přesvědčit k využívání nižších protihlukových zdí u nových staveb. Vyzval, aby občané připomínkovali návrh Metropolitního územního plánu.

Dotaz: zda může Městský okruh vést ve dvou patrech (úrovních), jako je to v Amsterdamu.

Poznámka účastníka pracujícího na úřadu MČ Prahy 19: podle jeho informací se v projektu Městského okruhu nepočítá se zastávkou.

Dotaz: jak jsou řešeny připomínky k zastávkám, včetně připomínkování ÚP.

Zpracovatel: Například IPR má institut Zásadní připomínky.

Místostarosta Vilgus: předkládání připomínek je také na zastupitelstvu. Výsledkem by mělo být přiblížení časového horizontu realizace zastávek.

Ing. Karel Tabery, koordinátor aktivit rozvoje území Palmovka: zdůraznil, že prvotním cílem je řešení dopravní obslužnosti oblasti.

Komentář účastníka: Městské části nemají vliv – SŽDC, IPR a Magistrát HMP se s nimi nebaví. Ze

zákona v této věci nemá MČ žádné pravomoci.

Reakce místostarosty Vilguse: komunikace probíhá. MČ iniciovala tuto studii proto, aby se záměr zastávky posunul, pro SŽDC a IPR je to menší priorita. Městská část se v tom musí interesovat. MČ může záměr prosazovat politicky, na řadě jednání s MHMP, SŽDC atd.

Poznámka zpracovatele: SŽDC je primárně nastavená na financování z prostředků EU – a při dočerpávání operačního programu je poptávka po náhradních projektech, včetně malých projektů (pod 1 mld.). Při hledání projektů pro dočerpání Operačního programu Doprava 2 se může hodit mít zastávku projektově připravenou.

Ing. Karel Tabery: existuje memorandum, které v roce 2006 uzavřela Praha s ČD a dalšími subjekty – všichni signatáři podpořily úsilí o větší zapojení železnice do městské hromadné dopravy. Nikdo to memorandum nezrušil, pouze se na něj pozapomnělo.

Účastník z ÚMČ Prahy 19: MČ Praha 19 se také zabývá přípravou nových zastávek – SŽDC a magistrát nemají čas, resp. kapacitu - projektovat proto začali sami. Praha 14 vybírá zhotovitele. Zastávka je podle něj důležitá u Zenklovy ulice – dnes nejkratší cesta na Prahu 6 - po provázání s autobusovými linkami se lidem ze severu výrazně zkrátí cesta na Prahu 6, z čehož plyne vyšší konkurenceschopnost vlaků oproti individuální dopravě.

Dotaz: nemohla by být zastávka umístěna blíže nádraží Libeň.

Zpracovatel: prověříme i tuto možnost.

Dotaz: zda se u zastávky počítá s parkovištěm typu P+R.

Zpracovatel: předpokládané umístění zastávky se nachází v intravilánu, kde se počítá s pěší docházkou nebo dojížděnkou MHD a není žádoucí podporovat zajištění automobilů do této oblasti (automobilisté by měli primárně dojíždět k periferním P+R nebo P+R v regionu).

**Dílčí závěr: účastníci projednání o zastávku mají zájem, případně jim nevadí. Podstatné je, aby nevznikla nepřiměřená hluková zátěž, ať z vlaků nebo informačních hlášení pro cestující. Větší počet zúčastněných v diskusi preferuje polohu s vazbou na tramvajovou trať v ulici Zenklova. Většinová podpora potřeby rozvoje veřejné dopravy.**

### 3. Diskuze k zastávce v lokalitě Balabenka

Komentář účastnice: křížení železnice se Sokolovskou ulicí není moc frekventované místo. Považuje ho za méně vhodné než U Kříže. Balabenka je nejméně atraktivní místo v Libni.

Zpracovatel: Zřízení zastávky v atraktivnějším místě – např. na křížení s ulicí Na Žertvách – naráží na celou řadu problémů prostorových a technických (výška tratě nad terénem cca 40 metrů, nedostatečný prostor mezi kolejemi). Rovněž nelze vyloučit negativní dopad na kapacitu trati. Primárně se proto zatím zastávka prověřuje pouze u trati Praha-Libeň – Praha-Holešovice.

Názor účastnice: nejprve postavit zastávku U Kříže a pak vyřešit Balabenku – i včetně propojení na Prahu hl. n.

Účastník z Prahy 19: na Balabence by byl ideální přestupní uzel – vytvořil by se bulvár k Palmovce. Přestup by měřil 300 metrů mezi zastávkou a metrem – vzhledem k atraktivitě bulváru je to akceptovatelné.

Účastník: bude mít investor SŽDC zájem a finanční prostředky?

Zpracovatel: investorem nebo spolu-investorem může být i hlavní město, existuje příklad Běchovice-střed.

Ing. arch: Lejčar – na Balabence chybí koleje - kdyby byla příměstská a městská doprava oddělena od dálkové, byl by to vynikající přestupní uzel.

Zpracovatel: vhodné je nyní uvažovat s levnou „low-cost“ zastávkou, a to s ohledem na pravděpodobnost budoucích zásahů do uzlu Balabenka s ohledem na zapojování vysokorychlostních tratí do Prahy a výstavbu Nového spojení 2 a tedy možnost dostavby dalších kolejových kapacit v oblasti Balabenky.

Dílčí závěr:

**Balabenka by bylo zajímavé místo pro vznik přestupního uzlu železnice – městská doprava, ale z prostorových a kapacitních důvodů pravděpodobně nepůjde v současnosti zastávku vybudovat na traťovém úseku Praha hlavní nádraží – Holešovice/Vysočany. V případě, že by měla být na traťovém úseku Praha-Holešovice – Praha-Libeň zřízena pouze jedna zastávka, pak je preference lokality U Kříže.**

## 4. Anketa

V rámci veřejného projednání proběhla mezi účastníky anketa o preferované poloze zastávky, která zároveň obsahovala i otázky týkající se každodenní a týdenní dojížděky, důvody nevyužívání vlaku atd.

Anketní lístky odevzdalo celkem 13 účastníků.

Lokalitu U Kříže preferuje 54 %, Balabenku 31 % a zbylých 15 % nemělo názor.

Novou zastávku by využilo pro cestu na Nádraží Holešovice 62 %, do Podbaby a Hostivaře po 38 % a do Malešic 23 % respondentů.

Pro přístup na zastávku účastníci preferují nejvíce eskalátory, poté pevné schody, následně šikmou rampu a nejméně výtah.

Jako důvody, proč více nevyužívají vlak uvedla většina 62 % vzdálenost k zastávce, poté 23 % respondentů uvedlo tyto důvody: příliš dlouhý interval, interiér vlaku, výše jízdného, chybějící návaznost. Nezanedbatelná byla i explicitně uváděná malá provozní spolehlivost.

**Malá množina respondentů činí výsledky ankety pochopitelně nereprezentativními, ale poskytla určitou zpětnou vazbu k pokládaným otázkám. Anketu je možné zopakovat při dalších akcích organizovaných zadavatelem nebo přes internet.**

Zapsal: PRO CEDOP

Ověřil: ÚMČ Praha 8