

VÁŠ DOPIS ZN.:

Č. J. IPR: 14885/2023

VYŘIZUJE/KANCELÁŘ/LINKA:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

VĚC: ŽÁDOST O POSKYTNUTÍ INFORMACE DLE ZÁKONA Č. 106/1999 SB., O SVOBODNÉM PŘÍSTUPU K INFORMACÍM, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace (dále jen „IPR Praha“), obdržel Vaši žádost o poskytnutí informací v souladu s ustanovením zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o svobodném přístupu k informacím“), v níž žádáte o informace týkající se železniční trati přes železniční most pod Vyšehradem / na Výtoni na úseku mezi Praha hl. n. a Smíchovským nádražím (most přes Vltavu v tomto úseku dále jen „Most“. Konkrétně se jedná o následující informace:

1. Výčet a zaslání podkladových materiálů zdůvodňujících potřebu tříkolejného železničního přemostění přes řeku Vltavu v Praze na trati v úseku mezi Praha hl. n. a Smíchovským nádražím, které má Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen IPR) k dispozici. V případě, že to z těchto dokumentů explicitně nevyplývá, žádáme rovněž o sdělení, zda a jakým způsobem tyto podklady zohledňovaly možné zdvojkolejnění Branického železničního mostu.
2. Sdělení, jaká alternativní řešení k tříkolejnému přemostění popsanému výše pod bodem 1. (tedy taková, která by umožňovaly ponechání pouze dvojkolejného přemostění mezi Smíchovem a Výtoní) jste prověřovali a s jakým výsledkem.
3. Sdělení předpokládaného počtu vlaků projíždějících na trati přes železniční most pod Vyšehradem / na Výtoni na úseku mezi Praha hl. n. a Smíchovským nádražím pro období po roce 2027 a vlaků osobní dopravy po roce 2029 včetně zaslání podkladů, na kterých se tyto předpoklady zakládají.

IPR Praha posoudil Vaši žádost a v souladu s ustanovením § 14 odst. 5 písm. d) zákona o svobodném přístupu k informacím Vám k Vaší žádosti poskytuje dále uvedené informace.

Náhrada mostu pod Vyšehradem se z důvodu jeho omezené kapacity řeší již více než sto let. V době, kdy byl most ještě zánovní, se řešilo, že jeho kapacita nevyhovuje pro rozvoj příměstské dopravy, kterou tehdy měla Praha, hlavní město nově vzniklého Československa, ambici zavést. Velmi často se uvažovalo např. s pětikolejným mostem. Nalézt všechny dokumenty, které se tomuto tématu věnovaly je práce pro badatele v archivech možná i na několik let.

V novodobé historii (cca posledních dvou desetiletí) je nejzásadnější tzv. Studie obsluhy hlavního města Prahy a okolí veřejnou hromadnou osob (objednatel: Ministerstvo dopravy a spojů ČR, zpracovatel: METROPROJEKT Praha, a.s., termín zpracování 2000-2002). V roce 2006 byla studie aktualizována. Tato studie navrhla vedení linek S, které se s dílčími úpravami postupně realizuje. Studie pracovala se dvěma návrhovými horizonty, 2010 a 2015. V horizontu 2015 je uvedena nutná potřeba tříkolejného mostu. IPR Praha není objednatelem studie a nemá ji v ucelené podobě v digitální verzi.

Od roku 2002 byla zpracována řada dokumentací, které řešily technické provedení modernizace železniční tratě Praha hl. n. - Praha-Smíchov vč. řešení mostu přes Vltavu. Významnou je Studie proveditelnosti zaústění III. tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha z roku 2015, kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Objednatelem těchto dokumentací byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, nyní Správa železnic, státní organizace.

V roce 2013 byla schválena změna ÚP, o kterou požádala SŽDC, změna byla pořizována v letech 2009-2013. Změna řešila novou konfiguraci ploch pro přemostění Vltavy pod Vyšehradem s novým řešením mostů včetně umístění nové zastávky na Výtoni. Do platného Územního plánu hl. m. Prahy bylo zaneseno změnou územního plánu č. 2744 schválenou dne 20.06.2013 Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 30/24. Předmětem změny bylo vytvoření podmínek pro provedení optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov, která vyžadovala lokálně zvýšené prostorové nároky z důvodu modernizace drážního tělesa, výstavby nových estakád a mostu přes Vltavu. Změnou se zrušila původně plánovaná železniční zastávka v oblasti Ostrčilova náměstí a namísto toho se navrhla nová železniční zastávka na předpolí Výtoňského železničního mostu. Po změně, která reagovala mimo jiné na památkovou ochranu mostu, bylo silniční propojení redukováno a byly vytvořeny podmínky pro rekonstrukci nebo novostavbu mostu, ale vždy pro 3 koleje. Informace ke změnám ÚP lze nalézt na webu magistrátu: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planovani/zmeny_uzemniho_planu/index.html

V roce 2018 IPR Praha zpracoval dokument Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice, který dne 4.9.2018 schválila Rada hlavního města Prahy. Tento dokument je dostupný na adrese: <https://iprpraha.cz/stranka/3930/strategie-rozvoje-prazske-metropolitni-zeleznice>.

Dokument odráží dlouhodobé požadavky na poptávaný rozsah železniční dopravy a tím i na dimenzování železniční infrastruktury.

V roce 2019 byla zpracován návrh možného tříkolejného řešení mostu IPR Praha:

<https://iprpraha.cz/stranka/4217/ipr-predstavil-novou-podobu-zeleznicniho-mostu-na-vytoni>

Ten byl posléze rozpracován v rámci soutěžního dialogu a umístil se na druhém místě:

<https://novymostvyton.cz/navrhy>

V roce 2019 zpracoval IPR Praha Studii umístění polohy nové železniční zastávky Praha-Výtoň, jejíž součástí jsou jako přílohy i dva starší materiály týkající se Výtoně – z 12/2018 s odůvodněním potřeby 3 kolejí a z roku 2013 se zdůvodněním doporučení polohy zastávky Výtoň. Celý dokument byl součástí usnesení ZHMP č. 2/2 z 23.3.2023, které je dostupné zde:

<https://zastupitelstvo.praha.eu/ina/inagetdocument.aspx?par=159222000008003220243228227197015008003220209209209215209216207197008003220211216209216212216>

Poslední dokumentací, která se danou problematikou zabývá, je dosud nedokončená Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, jejímž objednatelem je Správa železnic, státní organizace. Předběžné výsledky co do počtu vlaků na Výtoni byly nedávno zveřejněny po dohodě se SŽ na webu IPR Praha zde: <https://iprpraha.cz/stranka/4312/vytonsky-most-musi-byt-trikolejny-studie-spolku-nebourat-obsahuje-zavazne-chyby>

Co do počtu vlaků, jsou tyto údaje nejaktuálnější a nahrazují starší počty uvažovaných vlaků. Zároveň jde o nejrobustnější zpracování **železničního** uzlu Praha za období dvaceti let a aktualizuje tak i výstupy starších koncepčních dokumentů. Linkové vedení vlaků a jejich intervaly jsou v gesci objednatelů dopravy, kterým je ROPID a Ministerstvo dopravy ČR. Můžeme doporučit pro objasnění potřeb Hl. m. Prahy, kterého zastupuje ROPID, dokument Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032, který je k dispozici na adrese <https://pid.cz/o-systemu/rozvoj-linek-2022-2032/>.

S pozdravem

JUDr. Zdeňka Zenkerová, Ph.D.

ředitelka Sekce SPR

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát – [REDAKCE]
- 2. IPR – SPR/PRAV
- 3. IPR – INFR/KDI
- 4. IPR – SPR + kopie spisu
- 5. IPR – spisovna + spis