

Článek ze systému Maximus od společnosti TOXIN s.r.o.



Smíchovské nádraží se změní v moderní terminál. Přestavba začne v září

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
14.07.2023 (23:05:02)	Tisk	Cyklo doprava	Praha 5 - Pětka	NEZNÁMÝ

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Stáhnout článek](#)

Odmontováním některých kolejí začne letos v září dlouho očekávaná revitalizace smíchovského nádraží. Půjde-li vše dobře, nový dopravní terminál začne cestujícím sloužit v roce 2025.

Terminál lépe propojí železniční a autobusovou dopravu, a zkrátí tak přestupní vazby pro cestující. V plánu je také vznik P+R parkoviště, rozšíření nástupní haly a úprava přednádražního prostoru.

První fáze projektu nicméně ještě nebude mít větší vliv na chod nádraží. Zatím dojde jen k prodloužení jízdy vlaků ve směru na Žvahov a Hostivici a trochu složitější bude dostat se do Radlické ulice; v budoucnu demontovaná lávka samozřejmě nahradí nové, bezbariérové přemostění.

V místě přerušené staniční koleje číslo 6 vznikne provizorní nástupiště o délce 100 metrů. Stavbaři dále provedou demontáž trakčního vedení, přeloží kabely napájecího vedení z trafostanice a upraví veřejné osvětlení. Současně se odstraní dopravní kancelář v místě pod stávající lávkou.

„Smíchovský terminál přinese do Prahy 5 to, co známe ze zahraničí: moderní a efektivně vyřešený dopravní hub, který bude bezpečný a přehledný. Terminál propojí dálkové i regionální vlaky s metrem, tramvajemi a autobusy. Zlepší se i kvalita života v celé lokalitě, protože projekt počítá s celkovou kultivací včetně nové zeleně. S čím mám ale problém, je velké P+R parkoviště. To bych viděl spíše na okraji města, a ne v centrální části,“ říká starosta Prahy 5 Jaroslav Pašmík (Praha 5 sobě). Součástí projektu je přitom nejen P+R, ale i B+R. To je forma kombinované přepravy s návazností **cyklistické dopravy** na veřejnou hromadnou dopravu.

Tím, že v rámci celého projektu bude do terminálu přemístěno současné autobusové nádraží Na Knížecí, plocha po něm může být jinak využita. „Může zde vzniknout nové hlavní náměstí Smíchova,“ podotýká zastupitel za STAN Tomáš Homola, který byl v letech 2017–2018 členem přípravného týmu pro tento projekt, a to pod hlavičkou Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Současný stav smíchovského nádraží a jeho okolí:

Smíchovské nádraží funguje v současné době jako přestupní terminál Pražské integrované dopravy, který používají cestující přijíždějící do Prahy z jihu a západu země k přestupu na linky MHD – autobusy, tramvaje, metro. Do prostoru smíchovského nádraží směřují železniční spoje od Berouna, Plzně, Příbramska a Rudenska a autobusová doprava z jihu a západu ve směru od Berouna, Zbraslavi, Dobříše, Štěchovic, Sedlčan. Nádražní ulice je nepřehledným místem s prevažujícím dopravním charakterem. Série podélných bariér v podobě dopravních linií, zábradlí, opěrných stěn, ramp a neprostupných záhonů omezují prostupnost a orientaci. Místo je významně ovlivněno množstvím ploch odstavů autobusů, které zabírají možná 70 procent ploch veřejného prostranství. Vazby mezi metrem, autobusy a tramvajemi jsou nečitelné a nelogické.

Klíčové parametry projektu:

Proměna smíchovského nádraží v moderní dopravní terminál. Výstavba nového terminálu dálkové a příměstské autobusové dopravy nad železniční stanicí. Výstavba parkoviště P+R s napojením na ulici Dobříšskou až pro 1 000 stání. Výstavba B+R v několika místech s celkovou kapacitou až 1 000 kol. Revitalizace přednádražního prostoru a změna uspořádání dopravy. Rychlejší a snadnější přestup mezi různými druhy dopravy – vlak, autobus, MHD, metro, parkoviště P+R. Elektrizace autobusové dopravy v terminálu. Doplnění historické haly z 50. let novou částí s obchody a zázemím pro cestující. Vznik administrativní budovy Správy železnic. Pěší lávka propojující přednádražní prostor a novou zástavbu severozápadně od železniční stanice jako součást nové platformy nad stanicí.

Celý projekt terminálu je koordinován s plánovanou modernizací železniční stanice i dalšími plánovanými či zvažovanými projekty na železnici, jako jsou tříkolejný železniční most přes Vltavu nebo nové vysokorychlostní tratě i metro S (podzemní železnice). Terminál již počítá i s elektrizací autobusové dopravy a doplněním trolejbusového vedení, například pro nabíjení trolejbusů nebo elektrobuses.

Nádražní hala Zůstane ponechána historická hala z 50. let, kterou pouze doplní nová část s obchody a zázemím pro cestující. V rámci projektu bude odstraněna dostavba této haly postavená v 80. letech (s souvislostí s výstavbou metra B); dojde tak k odhalení původního průčelí budovy. Novinkou také je, že hala propojí oba nádražní podchody. Na halu naváže i nové administrativní křídlo nádraží, které bude budoucím sídlem Správy železnic.

Přednádražní prostor Současný nevábný a komplikovaný prostor před nádražím se promění díky novému uspořádání zastávek tramvají a autobusů, a umožní tak cestujícím jednodušší přesun na nádraží. Tramvajová trať se narovná a oddálí od obytných domů, což sníží hluk.

Počítá se i s osazením nových stromů a zútulněním celého prostoru. V přednádražním prostoru dojde ke zklidnění průjezdné dopravy, aby byl vytvořen příjemný prostor pro cestující.

Okolí nádraží Díky přesunu většiny autobusové dopravy do nového terminálu bude moci v ulici Na Knížecí vzniknout již zmíněné nové náměstí. Vznikne nový bezbariérový vstup do stanice metra, včetně nového napojení celého terminálu na stanici metra. Počítá se také se zastřešením nového terminálu, což sníží hluk železnice.

Autobusová doprava Příměstské a dálkové autobusy v současné době končí jízdu v ulici Na Knížecí a před nádražím Smíchov. Autobusy budou nově zajíždět do terminálu nad nástupiště železniční stanice. Městské autobusy budou naopak končit v nově uspořádaném přednádražním prostoru.

Parkoviště Nový terminál je naplánován tak, aby co nejméně zatěžoval své okolí. Proto budou vjezdy na P+R parkoviště pouze z městského okruhu, a nedojde tak ke zvýšení dopravy v Nádražní ulici.

