

ŽELEZNIČNÍ ZPRAVODAJ

TÉMA: PRAHA – LETIŠTĚ – Kladno

Z obsahu:

MODERNIZACE TRATI
PRAHA - Kladno 02

HISTORIE BUŠTĚHRADSKÉ
DRÁHY 03

CO PŘINESE MODERNIZACE
ŽELEZNICE OBYVATELŮM
JENČE? 06

PARKOVIŠTĚ SE STĚHUJE
ZA TRATĚ 07



Modernizovaná trať Praha – Kladno přinese komfort, bezpečí a řadu dalších výhod

Železniční trať v minulosti vždy přinášela pokrok a pohodlí pro obyvatele, kteří žili v její blízkosti. Jak se ale doba zrychluje a očekávání cestujících mění, tak i tratě zastarávají. Někdejší Buštěhradská dráha z 19. století nesplňuje standardy dnešní doby, ať už jde o rychlost, bezpečnost, pohodlí, plynulost, nebo šetrnost k životnímu prostředí. A právě kvůli zastaralosti železnice stále více lidí raději volí cestu autem.

TEXT | SSZ

OBYVATELÉ STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE KONEČNĚ DOČKAJÍ MODERNÍHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ

Město Kladno je největším centrem Středočeského kraje a denně se z něj na letiště nebo do Prahy vydává za prací na dvacet tisíc lidí. Další dojíždějí z obcí podél této trati, například z Hostivice, Jenče,

Pavlova nebo Unhošti. V současnosti spojuje hlavní město Prahu a středočeské Kladno zastaralá jednokolejná trať. Mnozí občané proto sahají po jiných způsobech dopravy a často volí cestu autem. Na silnici se poté tvoří dlouhé kolony a ve vypjatých situacích dochází k dopravním nehodám. Kdo dojíždí denně za prací, ví, o čem je řeč. Doprava je na Kladensku jednoduše

přetížená a stávající infrastruktura nepřináší dostatečný komfort. Jednou z možností, jak dopravě snadno ulevit, je modernizace nynější železniční trati Praha – Kladno, v rámci které dojde k vybudování odbočky na Letiště Václava Havla. Na přípravě modernizace se pracuje již několik let a nyní to vypadá, že se obyvatelé Středočeského kraje konečně dočkají důstojného cestování.



PLYNULEJŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ DOPRAVA BEZ ZPOŽDĚNÍ

Železnice je přirozenou páteří dopravní sítě pražské aglomerace směrem na východ, sever, jihovýchod železnicí a hromadnou dopravou. Díky optimalizaci polohy či zahluštění vybraných železničních stanic vzniknou pohodlné a rychlé přestupy na všechny linky pražského metra, na příměstské autobusové spoje PID a na kladenskou městskou dopravu. Ve spolupráci s jednotlivými obcemi a s architekty se Správa železnic snaží vždy přestupy řešit tak, aby byly pohodlné, co nejkratší,

bezbariérové a bezpečné. Modernizace umožní vznik přestupních uzlů, kde cestující nemusejí přecházet kolejiště či vozovku, ale suchou nohou a pohodlně přejdou od vlaku k autobusům nebo třeba do vestibulu metra.

ELEKTRIFIKACE SNÍŽÍ LOKÁLNÍ EMISE I HLUK

Jakmile se zvýší frekvence spojů, jejich spolehlivost a hlavně pohodlnost cestování, řada lidí přesedne z autobusů nebo aut právě do vlaků. Díky této možnosti zmizí ze silnic (především na příjezdech do Prahy) velký počet aut, což výrazně přispěje

ke snížení emisí a nepříjemného zápachu. Díky elektrifikaci trati budou staré, hlučné a neekonomické diesellové lokomotivy nahrazeny moderními a ekologickými soupravami. Jejich hlučnost je přitom mnohem menší než u stávajících vlakových souprav. Současná trať navíc vede v blízkosti obydlení bez jakýchkoliv protihlukových opatření. Plánovaná modernizace umožní na vybraných místech, která nevedou ve stopě stávající trati, zavedení protihlukových a antivibračních opatření. Obyvatelé v okolních obcích se tak mohou těšit na větší klid a čistší ovzduší.



PARKOVIŠTĚ P+R V BLÍZKOSTI NOVÝCH STANIC

Aby bylo cestování vlakem snadné a pohodlné pro všechny, připravuje Správa železnic ve spolupráci se Středočeským krajem i jednotlivými obcemi výstavbu velkokapacitních parkovišť P+R přímo v blízkosti nových stanic. Největší bude stát u nového dopravního terminálu Dlouhá Míle na odbočce k Letišti Václava Havla a umožní propojení vlakové, autobusové a také tramvajové dopravy. Cestující tak snadno dojedou k nádraží, zaparkují, koupí si kávu a hned budou moci nasednout do vlaku. O nic složitější to nebude, ani pokud se rozhodnou dojet na kole

po cyklostezce k nejbližšímu nádraží, kde svůj bicykl i bezpečně zaparkují.

STARÁ TRÁŤ POSLOUŽÍ JAKO CYKLOSTEZKA Z Kladna AŽ DO CENTRA PRAHY

Po vzoru zahraničních projektů se Správa železnic, hlavní město Praha a Středočeský kraj dohodly, že uvolněné těleso staré trati (stávající koleje) bude využito jako cyklostezka. Nová páteřní cyklostezka mezi Prahou a Kladnem nabídne mírný terén vhodný i pro rodiny s dětmi. Povede ve stopě stávající Buštěhradské dráhy a dále přes šárecký park a Stromovku až do centra hlavního města, kde by

se měla napojit na nynější cyklostezku vedoucí kolem řeky. Díky tomu budou moci cyklisté využít bezpečnou a pohodlnou rovinatou trasu. Na území Prahy se kromě cyklostezky plánují dětská hřiště, různá zastavení vhodná k odpočinku a všelijaké relaxační prvky. Kromě páteřní cyklostezky projekt modernizace dráhy počítá i s řadou dílčích vylepšení pro cyklisty tak, aby mohli pohodlně dojet k zastávce, bezpečně kolo zaparkovat a dále pokračovat vlakem. Občané se také mohou těšit na zóny pro odpočinek, nákupy či posezení s přáteli, které budou vybudovány v současných prostorách starých nádražních budov a nevyužívaných kolejišť.

Co přinese modernizace železnice z Prahy do Kladna?



Moderní a pohodlné soupravy



Spoje každých 10 minut



Novou cyklostezku ve stopě stávající trati



Jízdní dobu z Jenče do Kladna 12, do Prahy 13 minut



Jízdní dobu z Hostivice do Kladna 8, do Prahy 5 minut



Z dálnice D6 zmizí denně až 2 500 aut



Karlovarskou ulicí v Jenči projede každý den o 220 aut méně



V okolí trati bude méně hluku

Historie Bustěhradské dráhy

Koleje spojují Prahu s Kladenskem již od roku 1831, kdy se po nich vydali koně se dřevem z křivoklátských lesů ke koncové stanici Bruska ležící před Píseckou bránou pražského opevnění poblíž dnešního nádraží Praha-Dejvice, které je zároveň nejstarší na území současné Prahy.

TEXT | SSZ

VÍTE, PROČ SE DRÁHA NAZÝVÁ BUŠTĚHRADSKÁ?

Název dráhy je odvozen od města Buštěhrad, které bylo v době výstavby dráhy mnohem významnější než malé městečko Kladno, i když přes Buštěhrad žádná trať nikdy nevedla. Pojem Buštěhradská dráha označoval privátní železniční společnost, která mezi lety 1855 a 1922

provozovala tratě v severozápadních Čechách spojující Kladensko s Prahou. Toto označení se i nadále používá pro trať

Praha – Kladno – Rakovník.

Na opačné straně končila dráha ve stanici Kladno-Vejhybka (dnes stanice Kladno). Rozvoj těžby uhlí na Kladensku a potřeba jeho přepravy do Prahy vedly k přebudování dráhy pro

provoz parních lokomotiv. Z tohoto důvodu byla v roce 1852 založena Buštěhradská železniční společnost, která 1. ledna 1855 obdržela od císaře koncesi na provozování parostrojní železnice. V roce 1863 přestavěla společnost Buštěhradské dráhy i koněspřežku v úseku Vejhybka – Bruska na normální rozchod a uzpůsobila ji tak pro parní provoz. Roku 1866 byla prodloužena přes tunel ve Stromovce na nádraží Bubny. Od této přestavby se jí říkalo Buštěhradská dráha. Dráha byla v soukromých rukách až do roku 1923, kdy došlo k jejímu zestátnění. Postupný nárůst dopravy vedl k výstavbě několika dalších stanic, ale na její zdvoukolejnění, o kterém se uvažovalo už v 19. století, se stále čeká.

LOKOMOTIVA Kladno V NÁRODNÍM TECHNICKÉM MUZEU

Buštěhradskou dráhu obsluhovala i lokomotiva Kladno s označením BE z roku 1855. Ta se dnes nachází v hlavní hale Národního technického muzea v Praze. Jde o nejstarší dochovanou lokomotivu v Čechách a také o nejstarší ze tří ve světě dochovaných exemplářů takzvané Engerthovy konstrukce. Její zvláštnost spočívala v krátkém rozvoru a usazení zadní části na železničním tendru. Díky tomu zvládala projet ostrými oblouky Buštěhradské dráhy.



Cestování se zrychlí pro pasažéry vlaků i řidiče automobilů

říká vedoucí odboru veřejné mobility Středočeského kraje Petr Matura

ROZHOVOR | SSZ

Pro Středočeský kraj je kvalitní spojení Prahy s Kladnem zásadní. Co konkrétně nám modernizace železnice přinese?

Pohodlnější a rychlejší dojíždění do Prahy, méně aut a také rozvoj turismu v okolí trati. Kladensko je poslední část Středočeského kraje, která s Prahou nemá vysokokapacitní železniční spojení. Kladnem procházejí tratě z Kralup nad Vltavou a z Rakovníka, které se tu spojují a končí na Masarykově nádraží, přes Hostivice je pak možné odbočit na Smíchov. Všechny tyto tratě jsou ovšem jednokolejné, neelektrifikované, technicky zastaralé a nevyhovují současným dopravním potřebám. Proto většina lidí z Kladenska raději jede autem. Veřejná doprava je potom doménou autobusů. Jen mezi 6. a 7. hodinou ranní vyjíždí z Kladna do Prahy 18 spojů v průměrném intervalu 3 minuty.

Je opravdu reálné, aby lidé přesešli z aut a autobusů na železnici?

Stačí se podívat do jiných částí kraje. Na sever, východ i jih vedou z Prahy moderní koridory, jezdí tam pěkné soupravy, hodně lidí si tak na dojíždění vlakem v posledních letech zvyklo, což zde ulevilo silniční dopravě. Teď možnost pohodlně dojíždět do práce vlakem konečně přijde i ve směru na západ a lidé z Kladenska tak budou cestovat na úrovni 21. století. Zároveň je pro mě důležité, že se konečně podaří napojit letiště na veřejnou dopravu. Praha je jedno z posledních hlavních měst v Evropě, které nemá pořádné propojení s letištěm. Cestující tak přijíždějí auty, taxíky a autobusy, což je nevyhovující a způsobuje to dopravní zácpy, v nichž uvíznou

občané Středočeského kraje dojíždějící za prací do Prahy. Těm by měl tedy vlak cestu do práce zrychlit. Hodně obyvatel Kladenska také pracuje na letišti; věřím, že i jim by se vlakové spojení mohlo vyplatit.

Cestování vlakem na Buštěhradské dráze ale zatím není moc pohodlné.

To se právě také změní. Těšit se můžeme na nové a pohodlné bezbariérové soupravy. Ty budou hluchet mnohem méně než stávající soupravy, které nesplňují podmínky provozu v budoucím tunelu Střešovice. Máme tak jistotu, že na kladenskou trať budou muset být nasazovány pouze nejnovější soupravy. Díky tomu, že nová železnice bude dvoukolejná, vlaky si nebudou muset dávat přednost a tím pádem nebude docházet ke zpožděním jako dnes. Kromě toho také budou moci jezdit častěji. Já osobně hrozně nerad jezdím do Prahy v ranní špičce, kdy bývají autobusy přeplněné a navíc hrozí, že kvůli nějaké nehodě na dálnici dojedeme s velkým zpožděním. To by mělo zmizet. Na dálnici bude slabší provoz, protože část lidí přeseďne z auta do vlaku a tím jim vlastně uvolní na silnici místo. Je to tedy win-win pro všechny – jak pro ty, co vlakem cestovat chtějí, tak i pro ty, kteří chtějí dál raději dojíždět autem.

Často se také argumentuje bezpečností. Co si pod tím máme představit?

Modernizace s sebou přinese zrušení skoro všech přejezdů. Kde to jde, bude situace řešena nadjezdy nebo podjezdy. Na to se osobně těším. V řadě obcí, konkrétně třeba v Malém Přítočnu, Velkém Přítočnu, Buštěhradě, Lidicích nebo



Makotřasech či v městské části Kročehlav se také výrazně sníží provoz na silnici. A méně aut znamená vyšší bezpečnost provozu.

Mnoho občanů už asi nevěří, že se nové dráhy dožijí. Jak je reálné, že se opravdu za pět let svezeme?

Po mnoha letech příprav jsme se konečně dostali do finále a úspěšně jsme si prošli plánováním projektů a schvalovacími procesy. Na začátku října bylo vypsáno výběrové řízení na zhotovitele úseku Kladno – Kladno-Ostrovec a do konce roku bude vypsáný tendr na úsek Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. V těchto výběrových řízeních už budou vybrány konkrétní stavební firmy. Pokud se neúspěšně uchazeči nebudou odvolávat, pak je možné za pár měsíců začít stavět.

Nejvíce asi budou cestování vlakem využívat obyvatelé Kladna. Jak bude vlak navazovat na městskou dopravu?

V Kladně se vedení města podařilo vyjednat se Správou železnic velice praktickou moderní variantu přestupního terminálu, jaké v České republice zatím nejsme zvyklí vidat, ale v zahraničí se už velice osvědčily.

Viděl jsem vizualizace architektonického studia idhea architekta Hlaváčka a myslím, že se velice vyplatilo seznat k plánování takový zdatný tým odborníků. Terminál nejenže vypadá hezky, ale Kladeňané budou mít možnost přestoupit z vlaku na MHD během dvou tří minut, bezbariérově a aniž by museli vyjít ven z terminálu. To je skvělé hlavně v nepříznivém počasí nebo když s sebou máte objemnější zavazadla. Samozřejmě to také ulehčí cestování maminkám s kočárky, seniorům, ale třeba i cestujícím do kladenské nemocnice.

Jak probíhá spolupráce se Správou železnic? Pracujete na sladění výstavby železnice se silniční sítí ve funkční celek?

Se Správou železnic jsme v úzkém kontaktu a projekty s nimi koordinujeme. Ve Středočeském kraji se připravuje výstavba celé řady kapacitních P+R parkovišť, které se budou stavět zejména u železničních stanic a zastávek s intervalovou dopravou směrem na Prahu. Na modernizované trase dráhy Praha – Kladno se připravují P+R parkoviště u železničních stanic a zastávek Hostivice, Malé Přítočno či Jeneč s celkovou kapacitou přesahující 1 000 parkovacích míst. Naším společným cílem je, aby výsledné stavby parkovišť vhodně dotvářely okolí železničních



stanic a zastávek. To znamená mimo jiné výsadbu okrasné zeleně tak, aby nešlo o betonová monstra, ale v rámci možností příjemné plochy. Chceme také, aby parkoviště byla vybavena vyhrazenými místy pro elektromobily včetně dobíjecích stanic a stání pro cyklisty (připravujeme jak cyklostojany, tak i kryté cykloboxy) s návazností na cyklostezky. Rádi bychom také vstoupili do jednání s některým z provozovatelů půjčoven elektrokol tak, aby Středočeši nemuseli nutně dojíždět na nádraží na vlastním kole. Jsem velice zvědav, jak se tyto zcela nové koncepty osvědčí, jak budou občané reagovat a jak rychle se naučí je využívat. Velice se těším, že je pak budeme moci realizovat i v dalších místech.

Mohou se občané těšit také na nějaké navazující projekty, které novou dráhu doplní?

Ano, plánujeme využít prostor stávající trati k rekreaci a sportu. Středočeský kraj má v plánu připravit a realizovat projekt s názvem Kladenská drážní cesta. Spolupracujeme na něm se Správou železnic, s městem Kladno a také se všemi obcemi podél stávající trati. Cílem projektu je vybudování samostatné chráněné cesty pro bezmotorovou dopravu, která zajistí kvalitní ucelené dopravní propojení Prahy, Kladna a všech mezilehlých obcí. Chceme využít úseky staré dráhy, které budou po modernizaci opuštěny, pro zbudování cyklostezky a vycházkové trasy pro pěší s možností odpočinku či provozování dalších sportů. Zvažujeme i částečné zachování

technických součástí původní železnice a prezentování Kladenské drážní cesty coby tematické naučné stezky se zaměřením na historii železnice na tomto území.

Cyklostezka asi příliš řidičů neosloví...

Vím, že řidiči nemají cyklisty příliš v oblíbě. A právě proto si myslím, že Kladenskou drážní cestu ocení hlavně oni. V dnešní době nám totiž cyklisté v hojném počtu jezdí po silnicích, což může být pro řidiče opravdu velmi stresující. Věřím, že cyklostezka přiláká takové výletníky ze silnic a spokojení budou jak cyklisté, tak motoristé. Kladenská drážní cesta povede zcela mimo silniční síť a nabídne i množství odpočinku a zábavy, a tak věřím, že se cyklisté s automobilisty budou setkávat mnohem méně než dnes. Cyklostezka navíc přinese oživení a nové podnikatelské příležitosti.

Jaké další pozitivní dopravní novinky chystáte?

V lokalitě modernizované trati Praha – Kladno by také Středočeský kraj v budoucnu chtěl zahájit přípravu projektu Nučická dráha. Jedná se o cyklostezku vedenou po tělese bývalé železniční trati z Kladna do Rudné, která navazuje na Kladenskou drážní stezku. Nová záchytná parkoviště se plánují stavět nejen v rámci modernizací tratí, ale také na vytipovaných lokalitách multimodálního významu například u železničních stanic a zastávek Olbramovice, Mstětice, Měšice, Tuklaty, Poříčany či Úvaly.

Co přinese modernizace železnice obyvatelům Jeneče?

Práce na modernizaci železnice z Prahy do Kladna začnou už v průběhu roku 2022. Jako první přijde na řadu úsek Kladno – Kladno-Ostrovec, v Praze se potom přidá úsek mezi Bubny a Výstavištěm. Pro Jeneč a další obce podél trati však bude důležitý hlavně úsek Ruzyně – Kladno. Ten by se měl začít stavět v roce 2023 a po jeho dokončení budou moci obyvatelé v okolí trati začít využívat výhod modernizace naplno.

TEXT | SSZ

Díky druhé koleji se rozšíří počet spojů, které se na trať vejdou, což znamená, že obyvatelé Jeneče budou mít každou půlhodinu možnost rychlého spojení s Prahou a Kladnem. Například na metro A do Veleslavína to potrvá jenom 13 minut. Díky elektrifikaci zmizí staré diesellové soupravy s vagóny na hranici životnosti, a naopak bude možné nasadit moderní, tišší a pohodlné elektrické soupravy.

JAK BUDE VYPADAT OKOLÍ NOVÉ STANICE?

V místech dnešní zastávky Jeneč vznikne nová stanice s moderními zastřešenými nástupišti. Na obou stranách vznikne parkoviště P+R. Větší parkoviště bude na severu u dálnice, zatímco parkoviště na straně obce bude menší a bude sloužit mimo jiné jako obratiště autobusů hromadné dopravy. Pod tratí povede vzdušný a prosvětlený podchod. Změny se dočká také prostor mezi ulicemi Lidická a Nádražní. Ke změně dojde také v napojení ulice Lidická na ulici Průmyslová (II/201) a dále na dálnici D6.



Ta bude po zrušení přejezdu v ulici Lidická vedena kolem současné trati a stávající výpravní budovy a bude přímo napojena na kruhový objezd u průmyslové zóny.

ÚPRAVA TRATI POMŮŽE SNÍŽIT NEGATIVNÍ DOPADY ŽELEZNICE

Kromě řady výhod může modernizace přinést i některé nevýhody. Jde

například o nutný zábor zemědělských pozemků. Ten se podle zákona řeší finančním odškodněním, ale přesto ho můžou majitelé pozemků vnímat jako újmu. Správa železnic má v tomto ohledu jasně dané mantinely, jak může postupovat, včetně maximální výše kompenzace. Dalším negativem může být hluk ze zvýšeného provozu, který však v tomto případě sníží přechod na moderní



soupravy nebo posun trati dále od obce. Správa železnic plánuje zrušit část stávající trati mezi Jenčí a areálem Hödlmayr Logistics, v jejíž stopě je plánovaná cyklostezka a v její

části také propojka obce s kruhovým objezdem, která se vyhýbá logistickému areálu. Díky úpravě bude možné zrušit dva železniční přejezdy, které v Jenči komplikují

dopravu. Nová trasa plánované trati navíc povede ve větší vzdálenosti od obytné zástavby obce, což umožní snížit hluk z provozu modernizované železnice.



DOHODA JE VŽDY MOŽNÁ, KDE JE VŮLE, JE I CESTA

Ne všichni však s tímto řešením souhlasí. Stávající územní rozhodnutí, které počítá například s páteční cyklostezkou, bylo napadeno, a to i samotnou obcí Jeneč, která dlouhodobě nesouhlasila s posunutím trasy železnice do severní části obce za areál logistické firmy Hödlmayr. Správa železnic proto s obcí intenzivně jedná o tom, za jakých podmínek je možné napadení územního rozhodnutí stáhnout. Byla by totiž škoda, aby se modernizace celého spojení mezi Kladnem a Prahou zasekla těsně před tím, než bude po téměř 30 letech konečně zahájena. Jeneč a okolní obce si zaslouží moderní železnici.

Starostka Hostivice: Přednádraží díky modernizaci ožije

Architektka Klára Čápková ze Sdružení nezávislých kandidátů H0me se vedení radnice ujala v roce 2018 s cílem nastavit rozumnou koncepci rozvoje Hostivice. Sem patří i budoucí podoba obce v okolí modernizované trati z Prahy do Kladna.

ROZHOVOR | SSZ

Co vlastně občanům Hostivice může přinést modernizace a pravidelný provoz na trati?

Víte, už teď se od nás vlakem dostaneme za 15 minut do Dejvic, za 25 minut na Masaryčku. Ale ta zásadní změna, která nás Hostivičany naláká do vlaku, budou kratší intervaly. Když vám to teď ujede, počkáte si půlhodinu na další spoj. Po zdvoukolejnění deset minut, maximálně čtvrt hodinky. Zároveň nebudou tak častá zpoždění a na vlak tedy bude větší spolehnutí. Zároveň půjde o nové soupravy, v rámci příměstských linek vůbec ty nejmodernější. Věřím, že si pak mnohem více lidí troufne dojíždět do práce vlakem.

Jak se s novou tratí změní podoba hostivického nádraží a jeho okolí?

Je toho poměrně hodně a je třeba připomenout, že řada pozitivních změn vzešla z naší iniciativy a na základě jednání se Správou železnic. Když jsme se ujali vedení radnice, byl projekt už odsouhlasený předchozí radou. V původním návrhu ale byla z našeho pohledu řada nedostatků. Obří parkoviště pro 250 aut mělo být například v jedné z nejstarších a nejmalebnějších částí Hostivice a lidé přijíždějící na parkoviště z okolí měli projíždět právě přes tuto část města. To se nám povedlo zvrátit, parkoviště jsme přesunuli až za trať k dálnici. Přespolní se tam snadno dostanou, aniž by vůbec



vjeli do Hostivice. Aby parkoviště zbytečně nezabíralo místo, bude zde parkovací dům s kapacitou přes 450 vozidel. Na rozdíl od tří původně oddělených parkovišť se využije jen jeden parkovací dům, a odpadne tak chaotické hledání parkovacího stání na několika místech.

Jak na vaše požadavky reagovala Správa železnic?

Byli jsme mile překvapeni, že Správa železnic byla vstřícná a ochotná provést změny. Jednání jsou korektní, dokážeme se spolu dohodnout na většině věcí, které jsou pro nás důležité. V tomto ohledu došlo myslím na Správě železnic ke zlepšení oproti minulosti. Dohodli jsme se, že původní projekt pozměníme ve spolupráci s architekty. V soutěži jsme vybrali studio Projektil architekti. Byla to skvělá volba, díky jejich návrhu se podařilo odklonit většinu automobilové dopravy směřující na nádraží mimo město.

Parkoviště se tedy stěhuje za trať. Jak se na něj dostanou místní?

Pro nás je velice důležité, aby se lidé dostali k nádraží i jinými způsoby než jen autem. Minulý rok jsme změnilí trasu autobusové linky 347, která nyní končí u nádraží. Projekt přinese usnadnění přestupu z vlaku na autobus – je to skvělé a bezpečné řešení, uděláte pár kroků z podchodu a jste na zastávce. Žádné přecházení silnice, žádné schody ani další nepřijemnosti. Povedlo se nám dokonce vyjednat zachování velikého podchodu na nástupiště. Pevně doufám, že právě díky revitalizaci přestupního uzlu začne být linka 347 zajímavější a vytíženější.

A pokud nebudou chtít lidé využívat autobus?

Přístup k nádraží chceme zjednodušit i pro pěší. Jednáme o převodu části areálu, který vlastní Centrální

spisovna Městského soudu v Praze, aby vznikl průchod do míst, která se dosud musela obcházet. Rádi bychom časem dosáhli toho, aby se celé město dalo pěšky obejít dokola. Důležité je také cyklonapojení. Podél celé trati z Kladna až na pražské Bubny by měla vést pohodlná cyklostezka. Povedlo se protáhnout tuto cyklostezku kolem nádraží, takže pro každého tu bude něco: rychlá možnost po silnici i pomalejší a bezpečná možnost pro maminky s dětmi po sdíleném chodníku. Další možnosti, jak se pohodlně dostat po kolejích do Prahy, je přijet vlakem. Hostivici totiž opepíná trať z Rudné na Smíchov a hlavní nádraží, kterou už teď lidé používají, když jedou do Prahy. V rámci modernizace zde přibude další zastávka, Hostivice-Jeneček, a z motoráků na této trati se může stát rychlá a atraktivní alternativa k autobusům.





Mohou se občané kromě vylepšení v dopravě těšit také na nějaké navazující projekty, které novou dráhu doplní?

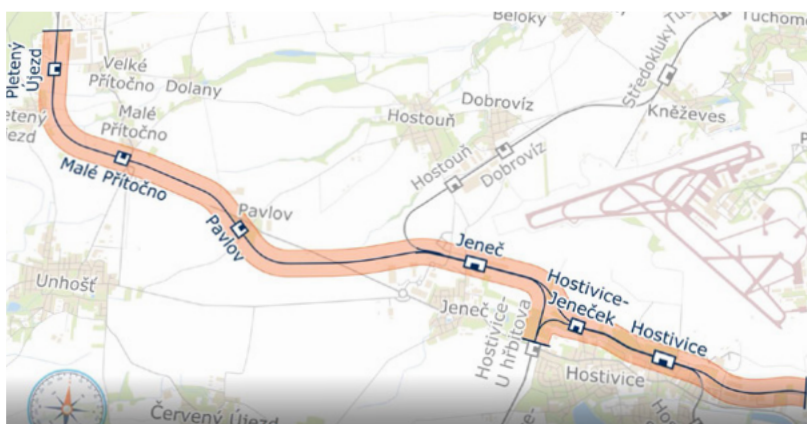
Novinek je poměrně hodně, proto jsme také pro obyvatele zřídili webovou stránku <http://prednadrazi.hostivice.eu>, která myslím velice dobře popisuje vše, co se s přednádražním prostorem má podle studie stát. Výraznou změnou projde budova nádraží. V přízemí plánujeme obchůdek s občerstvením nebo kavárnou a ordinace lékařů. Budeme upravovat oddechové zóny, které vzniknou jak u výpravní budovy, tak i za bývalou výtopnou. Aktuálně se projektuje podoba příčných ulic, které vedou k ulici Železničářů – čeká je celková úprava a zklidnění. Osobně se velmi těším na rekonstrukci schodů v naší malebné zástavbě pod nádražím. Po opravě budov žulové a budou u nich zastavení k odpočinku, plácky pro děti, studna s pumpou nebo pítko. Již zmiňovaná architektonická studie přednádraží přinesla i myšlenku vystavět u trati čtyři administrativní domy. Mohly by fungovat jako hluková bariéra a přinést život k nádraží.

Je naopak něco, co se nepovedlo?

Osobně mě velice mrzí, že se nepovedlo zachránit výtopnu na pražském zhlaví, tedy na konci nádraží ve směru na Prahu. Je sice ve velice špatném stavu, ale je to krásný dům z konce devatenáctého století a byli jsme velmi nadchnuti nápadem, že by zde vzniklo menší muzeum drážní techniky. Do vedení města jsme byli zvoleni teprve nedávno a za Správou železnic jsme tak jako zástupci Hostivice přišli bohužel pozdě. Na druhou stranu se nám podařilo vyjednat zachování malého drážního domku, kde by mohla být kavárna nebo zkušebna a oživil by se tak dnes zapomenutý kout našeho města.

Kdybychom to shrnuli: co na projektu modernizace vlakového spojení mezi Prahou a Kladnem nejvíce oceňujete?

Pro mě je důležité, že dostaneme novou možnost častého, příjemného a rychlého cestování do Prahy, aniž bychom přišli o svůj klid v obytných částech města. A budu ještě šťastnější, pokud se povede realizovat i projekt drážní cyklostezky, který vidím jako klíčový pro rozvoj udržitelné dopravy v celé naší oblasti.



**Přejeme vám vše
dobré do nového roku,
hodně zdraví, štěstí
a úspěchu v osobním
i pracovním životě.
Věříme, že za vaší
podpory se vše podaří.**



Železniční zpravodaj, informace pro občany obcí, Vydavatel Správa železnic, státní organizace,
Adresa redakce Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00, **Texty a editace** Mgr. Pavel Tesař,
Vedoucí projektu Ing. Martina Herkusová, **Email** herkusova@spravazeleznic.cz,
Grafická úprava, výroba PrintPoint s.r.o., **Distribuce** Česká pošta