

Idea řešení nového autobusového terminálu před Smíchovským nádražím

(RNDr. Drahomír Bárta, únor 2015)

Úvod

Současná organizace autobusové dopravy v Praze 5 je velmi nevyhovující.

Zásadním problémem je, že v Praze 5 jsou **dva autobusové terminály**. U Smíchovského nádraží končí linky 105, 118, 125, 129, 196, 197, 241, 244, 253, 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 361 a 390 z jižních okrajů a předměstí Prahy – z Radotína, ze Zbraslavi, z Modřan, Pankráce, Spořilova, Jižního Města apod. V terminálu Na Knížecí, který je vzdálen jen 1 100 m, končí linky 120, 123, 137, 167, 191 a 231 z jihozápadních, západních a severozápadních čtvrtí Prahy – z Hlubočep, Košíř, Motola, Břevnova atd. a také část dálkových spojů – ze Strakonice, Dobříše apod. Kdo přijede z jižních částí a chce pokračovat do západních částí Prahy nebo naopak, musí dvakrát přestupovat. To je velká překážka v plynulosti dopravy.

Terminál Na Knížecí je v podstatě „odepsaný“ – měl by ustoupit nové výstavbě – moderní urbanizaci Smíchova. Celý systém autobusové dopravy na Smíchově bude třeba zásadně přepracovat.

Terminál u Smíchovského nádraží je vyřešen velmi nevhodně. Není hezký, ani účelný. Nejcennější prostor před hlavní budovou zabírá stanoviště taxislužby, mnohonásobně početnější cestující MHD kvůli tomu musí chodit zbytečně dlouhé vzdálenosti. Kdo například přijede autobusem č. 125 z Jižního Města a chce pokračovat tramvají směrem ke Knížecímu, musí mezi oběma zastávkami ujít nesmyslně dlouhých 200 m – přestup to zbytečně zdržuje a méně pohyblivým lidem komplikuje. Žádný praktický ani estetický smysl tady nemají ani dva miniaturní ošklivé „parčíky“, které tu hodně překážejí.



Tento materiál se pokouší najít řešení – před Smíchovským nádražím navrhnout nový jediný terminál „krátkých přestupních vzdáleností“.

Situace severně od budovy Smíchovského nádraží

Je zde tramvajová smyčka - poměrně velký prostor široký 45 m, dlouhý 115 m. Směrem na sever by se dal ještě o něco prodloužit na úkor parčíku. Využíval by se pro otáčení autobusů, které přijíždějí od jihu (od Zbraslavi, Modřan, Jižního Města, atd.).



Situace jižně od budovy Smíchovského nádraží

Zde je současný autobusový terminál a otočka autobusů. Prostor mezi objektem nádraží a tramvajovými kolejemi je široký 35-40 m, dlouhý 250 m. V případě potřeby by se dal ještě o něco rozšířit na úkor křovisek lemujících objekt nádraží. Prostor je možné využít pro otáčení autobusů, příjezdějících od Knížecího a ze západních částí Prahy (z Košíř, Motola, Břevnova apod.).



Tyto autobusy by měly na Knížecí jen zastávku, pak by jely dál Nádražní ulicí až na Smíchovské nádraží, kde by umožnily snadný a rychlý přestup na autobusy do jižních a jihovýchodních směrů a na vlak. Po otočení a krátké pauze by se zase přes Knížecí vrátily na svoji dnešní trasu.

Řešení prostoru před hlavní budovou Smíchovského nádraží

Před hlavní budovou - v blízkosti vchodů do nádraží a do metra - by měly autobusy MHD všech směrů zastavovat pro výstup a nástup cestujících. Tento nejcennější prostor dnes (kromě stanoviště taxislužby) zčásti zabírá vestibul nádražní budovy, který by se měl zbourat.

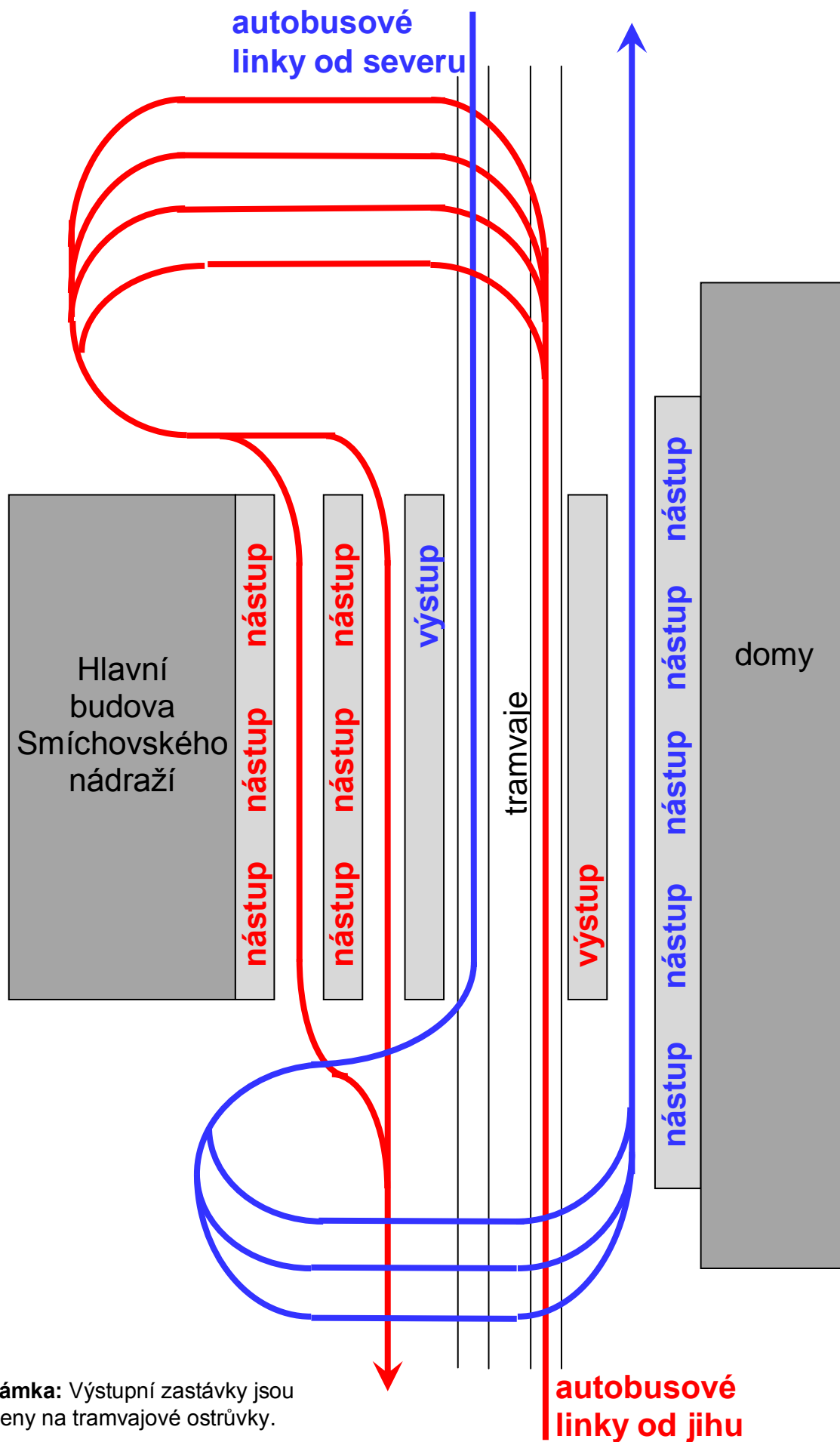


Mezi budovou a nástupištěm na tramvaj směřem na Barrandov vznikne prostor široký 26 m. Posunutím kolejí o 1-2 m směrem na východ by se dal rozšířit na 27-28 m, což by stačilo pro dvě paralelní krytá nástupiště do autobusů. Případně by se tento prostor dal zastřešit jednou novou lehkou střešní konstrukcí. Všechna nástupiště by měla být propojena podchody vedoucími rovnou do metra a k vlakům. V tomto poměrně malém prostoru by se daly realizovat veškeré přestupy, všude by to bylo blízko.

Otočky na severní a jižní straně terminálu by sloužily jen pro pohyb a stání prázdných autobusů MHD a pro zastávky mimopražských autobusů – ty už by se do prostoru před nádražní budovu pravděpodobně nevešly.

Pod oběma otočkami by mohla vzniknout dvě velká P+R parkoviště. Příčné podchody představují určitou překážku pro jejich spojení do jednoho celku. Případné spojovací tunely by musely být zahloubeny ještě níž.

Schéma pohybu autobusů



Poznámka: Výstupní zastávky jsou navrženy na tramvajové ostrůvky.