

Nuselská cesta

vyhledávací studie
bezmotorových propojení

t e x t o v á č á s t

Ing. arch. Tomáš Cach / 2019-11
konzultační spolupráce: Ing. arch. Ivan Lejčar

Nuselská cesta – vyhledávací studie bezmotorových propojení
("Cyklo Nuselská drážní promenáda, č. akce 2950202")

datum: 2019-11

objednatel: Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Řásnovka 770/8, 110 00 Praha 1



zpracovatel: Ing. arch. Tomáš Cach
+420 739 425 891, tomascach@gmail.com
konzultační spolupráce Ing. arch. Ivan Lejčar



Obsah

Účel studie.....	5
Popis hlavní trasy a dílčích propojení.....	6
Oblast ŽST Praha-Vršovice.....	6
Bartoškova (podchod ŽST) – Ctiradova – Otakarova – Bělehradská.....	7
Bělehradská – Závišova.....	8
Závišova – Botič.....	8
Prostup pod železniční tratí u Botiče, resp. Sekaninovy ulice.....	9
Sekaninova / Folimanka – Na Slupi.....	10
Křesomyslova – Čiklova – Slavojova – Vnislavova.....	11
Vnislavova (Přemyslova – Rašínovo nábřeží).....	12
Uzel Výtoň, Železniční most a jeho předpolí.....	13
Hořejší nábřeží – Strakonická – U Železničního mostu – Nádražní.....	15
Smíchov City a Terminál Smíchov.....	15
Priority, etapizace.....	16

Výkresy

- **Hlavní výkres – celková situace** (1 list formátu 2xA1)
- **Vybraný detail – Výtoň** (3 listy formátu A3)

Příloha 01 – fotodokumentace

- **brožura** (formát A4)

Příloha 02 – pracovní záznamy z vybraných jednání

- SŽDC Krejčířek, 21. listopadu 2019 (1 list formátu A4)
- SŽDC Sokolovská , 27. listopadu 2019 (3 listy formátu A4)
- SUDOP Praha , 28. listopadu 2019 (2 list formátu A4)

Použité zkratky

- **ČD** České dráhy, a.s.
- **ČR** Česká republika
- **ČSPH** čerpací stanice pohonných hmot
- **DPP** Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.
- **HMP** Hlavní město Praha
- **MÚK** mimoúrovňová křižovatka
- **SSZ** světelně signalizační zařízení
- **SŽDC** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- **TSK** Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.
- **TT** tramvajová trať
- **VO** veřejné osvětlení

Účel studie

Předmětem této vyhledávací studie je prověření provozně-prostorových možností pro zajištění chráněného bezmotorového propojení celoměstského významu Nuselským údolím, resp. od Vršovického nádraží přes Výtoň po Smíchov.

V souladu se zadáním bylo prioritou co nejkomfortnější vedení, přednostně v těsném souběhu s železničními tratěmi. Pro vybrané jednotlivé úseky jsou výstupem doporučení pro jejich možné řešení a další postup, v některých lokalitách je pak výsledkem negativní průkaz.

Studie má sloužit pro další navazující diskusi a zejména jako podklad pro:

- zadání konkrétních projektů, především dílčích prověřovacích studií, DÚR nebo DZ;
- specifikaci požadavků pro jiné záměry v území (dopravní stavby, výstavba apod.);
- jednání s dotčenými aktéry v území, zejména vlastníky pozemků;
- utváření celkové koncepce území, zejména urbanistické studie (Smíchov).

Popis hlavní trasy a dílčích propojení

Poznámka: popis a dílčí poznámky pro jednotlivá místa jsou doplněny přímo v základním výkrese.

Oblast ŽST Praha-Vršovice

V oblasti stanice Praha-Vršovice je při severní straně kolejiště připravována hlavní vstupní návaznost od východu – (vršovická) drážní promenáda. Možné pokračování v jízdě na kole dále na západ při severní straně kolejiště lze uvažovat kolem historické nádražní budovy a dále ulicí Ukrajinskou (např. formou chodníkové stezky v rámci stávajícího uličního profilu, resp. pěší cesty) do Vršovické, resp. Otakarovy ulice při jižní straně.

Pro přímé překonání železnice (resp. propojení Vršovice-Nusle) bude pěšky nově možné užít podchod pod nástupiště, kde však není možné zajistit jízdu na kole. Od napojení jižního konce podchodu na Bartoškovu ulici lze přitom navázat kontinuální chráněnou stezkou v souběhu s železnicí dále západním směrem, de facto logickým pokračováním (vršovické) drážní promenády.

Od (vršovické) drážní promenády, resp. od Botiče a celého uzlu Petrohradská – U Seřadiště – Nad Vinným potokem je tak současně žádoucí do budoucna zajistit chráněné propojení až po jižní ústí podchodu poblíž 4. nástupiště, ať už při severní straně ulice Bartoškova, střední částí železničního brownfieldu, v těsném souběhu s železnicí či kombinací výše uvedeného. Užití Bartoškovy ulice je realizovatelné i v krátkodobějším časovém horizontu, klíčové je však plnohodnotné dořešení vazby v případě dalšího rozvoje a vzniku nového zastavovacího plánu, resp. budov s aktivním parterem.

V cílovém stavu by tak mělo být možné celé kolejiště stanice Praha-Vršovice obejít pěšky i objet na kole v chráněném standardu a zajistit tak příměstské vazby i rovnoměrnější rozložení intenzity provozu namísto koncentrace uživatelů pouze do jednoho místa. Užití podchodu pak bude účelné nejen pro přístup k vlakům, ale pro hlavní východo-západní směr současně pro prostupnost území (chůzi, popř. i vedení kola), pravděpodobně vždy nejprímější a nejrychlejší.

Bartoškova (podchod ŽST) – Ctiradova – Otakarova – Bělehradská

V celé délce úseku je možné zajistit min. 3,0 m širokou stezku s bočními odstupy 2x 0,5 směrovým i výškovým vedením v těsném souběhu s železnicí, tj. mezi zástavbou či hranou koruny svahu od jihu a oplocením kolejiště od severu – zejména s ohledem na dokončované úpravy modernizace trati (úprava geometrie kolejiště a počtu kolejí) se zde uvolnila část prostoru, který lze nově využít.

V několika místech jsou však nezbytné dílčí úpravy probíhající modernizace trati (kabelové vedení) tak, aby nebyla možnost zřízení stezky v dlouhodobějším časovém horizontu znemožněna.

Podrobněji je problematika popsána v příloze 02 – vybrané záznamy z jednání.

Trasa plně mimoúrovňově kříží uliční profily v souběhu s železnicí, k propojení parteru uliční sítě je žádoucí doplnit několik ramp a schodišť pro poptávané vazby lokální i nadmístní – v návaznosti na ulici Ctiradova (dvě rampy oběma směry a schodiště) a Otakarova (při jižní straně rampa, sloužící i vazbě od Ukrajinské, u objektu bývalého stavědla pomocí schodiště a rampy, i kdyby svým sklonem vyhovovala jen běžné chůzi a jízdě na kole v souladu s požadavky na obslužné místní komunikace dle ČSN). Vlastní objekt stavědla je opuštěný a místo zvažované demolice je přednostně vhodné pokusit se jej transformovat na stavbu s veřejnou funkcí, v přímé návaznosti na uliční parter v dolní úrovni a stezku v horní úrovni.

Původní veřejný prostup po chodníku podél Botiče do ulice Na Ostrůvku byl již dříve soukromým majitelem hotelu zprivatizován a fyzicky znemožněn – nově by tak stezka mj. nahrazovala tento prostup do Bělehradské ulice, přestože se ztraceným spádem (rampa u náspu při ČSPH).

Bělehradská – Závišova

Prodloužení stezky od opouštěné slepé koleje je potenciálně možné v těsném výškovém i směrovém souběhu s jednokolejnou železniční tratí, tj. pomocí lávky přes Bělehradskou jižně podél železničního mostu. U západního předpolí je nutné překonat část přízemního objektu na pozemku dráhy. V rámci ulice Závišova lze nejvhodnější řešení určit až na základě dalšího technického prověřování a jednání se soukromým developerem (Penta Real Estate s.r.o., projekt Rezidence Nusleský pivovar).

Pro všechny scénáře je žádoucí pomocí rampy napojit uliční parter a připravovaný rezidenční areál v oblasti zázemí staveniště, resp. východně od železničního mostu přes Závišovu ulici. Základním scénářem má být přednostně přímé komfortní pokračování podél trati s novou lávkou přes Závišovu (popř. rozšířením železničního mostu v rámci modernizace) a užití rampy od východu čistě jako doplňkové návaznosti na území. V případě méně velkorysého scénáře by pak východní rampa sloužila hlavní trase, který by pokračovala v uličním parteru nejprve při jižní straně, resp. následně při straně severní – s ohledem na rozhledové poměry a další aspekty je možné nejvhodnější místo úrovněvého křížení vozovky až na základě dalšího prověření.

Závišova – Botič

Propojení ulice Závišova a Botiče podél železniční trati je navrženo chráněnou vazbu v přímější stopě a požadovaném standardu, který by v jižní části ulice nebylo s ohledem na provoz a parkování automobilů možné zajistit. Potenciálně problematický je nejsevernější úsek v oblasti garáží, kde je nutné podrobněji prověřit, předjednat a vyhodnotit více scénářů (vedení trasy mezi garážemi nebo při jejich zadní zdi, resp. možnost úplné demolice garáží a revitalizace lokality). Ve zbytku úseku lze předpokládat vedení stezku na terénu mezi zdí soukromého areálu a patou železničního náspu.

Prostup pod železniční tratí u Botiče, resp. Sekaninovy ulice

V současnosti toto místo představuje úzké hrdlo, kde lze ve stísněných poměrech legálně jen projít (a nelegálně projet) po dvojici úzkých lávek nad Botičem, které jsou bočně konzolované se spodními podporami z boku zdí pod obloukem klenby historického kamenného mostu dráhy. V relativně stísněných poměrech pak prochází i uliční profil vedlejším polem mostu, které je však na opačném břehu Botiče a není zde žádné přímé propojení obou břehů.

V případě demolice celého železničního mostu by bylo žádoucí výraznější rozšíření prostupu a úprava předpolí, včetně komfortního vedení chráněných tras mimo profil Botiče. Pravděpodobnější scénář je však zachování a oprava historických kamenných částí mostu z důvodu památkové péče, pro který se nabízejí dvě základní varianty přístupu a na základě podrobnějšího prověření je žádoucí jednu z nich realizovat (nebo v kombinaci).

Pro variantu bez zásahů do železničního náspu u předpolí je žádoucí prověřit možnost demolice dvou současných úzkých lávek a vytvoření jedné lávky nové a širší. Výškově by odpovídala současné niveletě lávek a návazných chodníků a cest, půdorysně by pak pod klenbou oblouku procházela středem bez kontaktu s bočními zdmi (tj. s vyšší světlou podchozí a podjezdnou výškou oproti stavu). V návaznostech by po obou stranách byla napojena na oba břehy na současnou (upravenou) cestu na pravém břehu, resp. chodník na levém břehu – provozně by tak došlo mj. k přímému komfortnímu provázání obou břehů, konstrukční řešení mostovky a čtyř předpolí by mělo umožnit řešení bez podpor v korytě vodoteče, tj. v případě vyššího stavu vody zlepšení oproti současnému stavu.

Alternativní variantou je vytvoření zcela nového samostatného prostupu náspem železnice pro chůzi a jízdu na kole na pravém břehu Botiče, vůči předpolí kamenného mostu přednostně co nejbližší bude technicky možné. Východní napojení by navazovalo na současnou cestu podél Botiče, resp. novou stezku podél náspu železniční trati, západní napojení by bylo do křižovatky ulice Na Folimance (současný konec pásu kolmého stání v chodníkové ploše), mj. optimálně s navazující dílčí úpravou uličního mostu přes Botič. Dvojici lávek lze v takovém případě zcela zrušit, resp. ponechat čistě pro chůzi jako vyhlídkovou trasu. Oproti první variantě nedochází automaticky k přímému propojení obou břehů východně od železničního mostu, je možné a např. v pozdější etapě vhodné doplnit jednoduchou lávku kolmo přes Botič (vazba od nové stezky podél trati – SSZ přes Sekaninovu ulici – západní část ulice Křesomyslova).

Sekaninova / Folimanka – Na Slupi

V současnosti je toto propojení ve chráněném standardu zajištěno chodníkovou stezkou společnou s chodci na levém břehu Botiče v ulici Sekaninova, resp. dělenou v ulici Na Slupi, jako součást páteřní cyklotrasy A 23. Jedná se o jeden z nejstarších úseků cyklistické infrastruktury v Praze, který byl v předchozí dekádě nejprve revitalizován pomocí dopravní značení a v ulici Na Slupi následně stavebně upraven v rámci celkové rekonstrukce ulice v návaznosti na RTT.

Propojení je v základu funkční, směrové i výškové vedení koridoru je plynulostí, komfortem i délkou plně srovnatelné s železniční tratí vedenou jižněji, resp. je mírně výhodnější. Výhledově by však byla žádoucí zejména revitalizace úseku v západní části ulice Sekaninova, resp. u Ostrčilova náměstí, který je zúžený mj. lavičkami, resp. jejich pozůstatky, s nevhodně řešeným uspořádáním u mostu Botiče apod. Obdobně by bylo vhodné zajistit souvislé integrační opatření (cyklopruh) ve vozovce tak, aby rychleji jedoucí cyklisté v uličním profilu nebyli přednostně nuceni sdílet prostor s chodci. Samostatnou chráněnou infrastrukturu pouze pro cyklisty (bez chodců) by bylo možné realizovat pouze na úkor části zeleně a s ohledem na širší kontext návazností je úprava sporná.

Křesomyslova – Čiklova – Slavojova – Vnislavova

Mezi ulicí Křesomyslovou (resp. východním koncem Sekaninovy a Na Folimance) prostorově nelze zajistit vedení chráněné infrastruktury v souběhu s železniční tratí, která svými odstupy od pevných překážek ani nesplňuje současná normou požadovaná minima pro železniční provoz – teoreticky lze úpravy provést pouze za cenu výrazných demolic (částí) budov a zahrad v soukromém vlastnictví, což je pro bezmotorový provoz mj. v kontextu alternativního vedení podél Botiče neobhajitelné.

Západní klidná část ulice Křesomyslova byla v průběhu roku 2019 zcela nově zrekonstruována, bohužel s ignorací poptávané bezmotorové vazby k SSZ přechodu pro chodce přes Křesomyslovu, připravovaném k obnově se zohledněním cyklistického provozu. Vazba má kromě lokální plošné prostupnosti území význam pro napojení do oblasti Vyšehradu a ulice Na Pankráci, jako alternativa k uličním profilům výrazně zatížených motorovou dopravou. Vhodné je proto např. revitalizovat povrch bezmotorového úseku cesty v historické stopě mezi ulicí Křesomyslova a Čiklova, zlepšit podmínky pro přesmyk ulice Čiklova do ulice Korkova včetně zajištění legální jízdy ve stoupání (tyto úpravy lze výhledově provést převážně nízkorozpočtově pomocí DZ, případně v rámci jiného záměru oprav či celkových úprav prostranství apod.).

Pro úsek Čiklova – Slavojova – Vnislavova je v úseku s bytovými domy teoreticky možné vytvořit chráněnou vazbu přerozdělením uličního parteru na úkor části chodníku a parkovacího pásu, s ohledem na širší kontext je to však spíše jen potenciální možnost ve vzdáleném výhledu. Prioritou by naopak mělo být prověření a zajištění bezbariérových úprav u podchodu mezi Ostrčilovým náměstím a Lumírovou ulicí v koordinaci s modernizací železniční trati – minimálně doplněním ramp, optimálně včetně rozšíření podchodu. Další vhodnou úpravou by byla revitalizace a prodloužení současné parkové cesty poblíž železniční trati tak, aby nekončila u dětského hřiště, ale plynule pokračovala k Vnislavově ulici a dále podél ní, včetně zajištění bezpečného úrovňového překonání vozovky k Neklanově ulici (v oblasti zbytků novoměstského opevnění, resp. zakrytí Botiče a počátku zástavby).

Vnislavova (Přemyslova – Rašínovo nábřeží)

V současnosti je cyklistický provoz zohledněn dílčí úpravami provedenými přibližně na počátku předchozí dekády – u podjezdu pod železnicí Horská je zajištěno SSZ křížení pro chodce a cyklisty ulice Vnislavova, resp. propojení ulice Neklanova a Vnislavova s ulicí Na Slupi. V ulici Vnislavova je zřízen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ve směru k Výtoni (ukončen řazením před SSZ u počátku kamenné části železničního mostu), v opačném směru lze užít klidnou jednosměrnou ulici Neklanova.

Další dílčí zlepšující úpravy je možné provést v rámci obnovy SSZ, popř. legalizací vybraných chodníků pro cyklistický provoz směrem k Rašínovu nábřeží, kde je západní chodník od jihu od náplavky, resp. Vyšehradského tunelu již legalizovaný pro jízdu na kole.

Potenciálně je také možné doplnit chráněnou chodníkovou stezku při severní straně Vnislavovy ulice od podjezdu Horská–Přemyslova po chodník u východního konce kamenné části mostu, a to při úpatí železničního náspu (na úkor povrchového odvodňovacího žlabu a části zeleně i vozovky s VJP, pravděpodobně s nutností nahrazení části svahování nízkou opěrnou zídou. Nicméně tuto i jakékoliv další úpravy je však vhodnější a nutné řešit jako ucelenou nedílnou součást debaty a nového dopravně-urbanistického uspořádání lokality v souvislosti s modernizací železnice, zřízením železniční zastávky Výtoň, doplňováním třetí koleje přes Vltavu a architektonicko-konstrukčním řešením Železničního mostu.

Uzel Výtoň, Železniční most a jeho předpolí

Pro libovolný scénář řešení Železničního mostu, železniční zastávky na Výtoni a souvisejících dopravně-urbanistických úprav je žádoucí plnohodnotné dořešení pěšího a cyklistického provozu.

V případě autentického zachovávání současného historického řešení (konstrukčních prvků, lávek přes Vltavu apod.) je nezbytné dořešit současné a dosud neexistující návaznosti a vztahy v území tak, aby byly bezpečně a legálně prostupné pěšky a průjezdné na kole, byť ve společném provozu a minimálních parametrech. Vhodné je pak prověřit možné dílčí úpravy historických konstrukcí (zejména světlá šířka lávek a výška zábradlí), které by byly akceptovatelné s ohledem na jejich historickou hodnotu a umožnily zlepšení oproti současnému stavu (reálně i formálně).

V případě úplné novostavby mostu (resp. při demolici mostu historického) je pak nezbytné zajištění chráněné bezmotorové trasy přes most včetně návazností ve standardních normových parametrech. Například řešení mostu dle "Koncepční rozvahy Železniční most na Výtoni" (IPR Praha, 2019/02) svou provozně-prostorovou koncepcí odpovídající řešení (mj. pro průjezd na kole) ze své podstaty úplně znemožňuje a je zcela nevhodné (obdobně jako například u Mariánského mostu v Ústí nad Labem, oproti kterému je aspoň zajištěna vazba výtahem pro cestující, resp. chodce skrz zastávku).

Příklad koncepce řešení pro variantu s rekonstrukcí historického obloukového mostu přes Vltavu s doplněním nového subtilního mostu při jeho severní straně (viz též výkresovou přílohu):

Klíčovým principem je zajištění uceleného vedení a propojení všech páteřních tras celoměstského systému ve chráněném standardu (spolu s chodci) a integračních opatření v provozu s vozidly.

Ve východo-západním směru je chráněná trasa do uzlu Výtoň přivedena od podjezdu v Horské při severní straně ulicí Vnislavova novou chodníkovou stezkou s úrovnovým křížením v rámci SSZ, resp. po jižní lávce železničního mostu prodlouženou nad ná březím s navazující rampou v délce dvou polí železničního mostu. Severojižní chráněná trasa je z náplavky napojena přes západní chodníkovou stezku s úrovnovým křížením v rámci SSZ. Vzájemné propojení obou SSZ a rampy se odehrává v rámci parteru Vnislavovy ulice mezi ná březím a Libušinou, s doplněním neřízené vazby přes vozovku uprostřed úseku. Prostorově i provozně je možný průjezd po obou stranách, případné omezení na jedné straně, stupeň sdílení části prostoru s chodci či vzájemného oddělení je vhodné řešit až v dalších stupních přípravy.

Na levém břehu je rozšířena rampa k Hořejšímu ná březí, napojení k řece je při jižní straně náspu. Do současné i nové zástavby Smíchova pak lze zajistit více kombinací úrovnových a mimoúrovnových křížení.

Hořejší nábřeží – Strakonická – U Železničního mostu – Nádražní

V současnosti je realizovaná a dílčími úpravami v oblasti křížení Hořejšího nábřeží a Strakonické postupně zlepšovaná bezmotorová vazba klidnou ulicí U Železničního mostu (zaslepení pro automobilový provoz ve východní části, cykloobousměrka v západní části, pěšky lze projít bariérovou zkratkou ulicí (a navazujícími propojkami) Pod Tratí.

Veškeré nákladnější úpravy jsou plně vázané na způsob modernizace železniční trati a řešení Železničního mostu. Kromě stabilizované uliční sítě lze ještě pevněji počítat s rekonstrukcí severního jednokolejného železničního mostu přes Nádražní, který by měl nově sloužit jako přímé pěší a cyklistické napojení nové čtvrti Smíchov City od Železničního mostu, resp. ulice U Železničního mostu. Teoreticky je možné zajistit souvislou chráněnou vazbu jak v koridoru této ulice, tak v těsném jižním souběhu s železniční tratí až po severní křídlo Smíchovského nádraží, resp. Terminál Smíchov. Z hlediska výškového řešení je pak přednostně vhodné kombinovat souběh s železniční tratí v horní úrovni v případě křížení všech hlavních severojižních ulic pro hlavní trasu s úrovněnými uličními kříženími pro návaznosti v území a napojení uliční sítě.

Smíchov City a Terminál Smíchov

Jediným v současnosti funkčním propojením mezi Radlickým údolím a Nádražní ulicí je pěší lávka ukončená na východní straně dlouhým schodištěm s ohledem na významné převýšení a schodištěm k Severnímu nástupišti – tato vazba zanikne a bude nahrazena pěším prostupem Terminálem Smíchov jižněji, resp. pěším a cyklistickým prostupem severněji (hlavním severojižním propojením středem nové čtvrti, východně napojeným do oblasti ulice U Železničního mostu, viz výše).

V rámci Terminálu Smíchov je žádoucí zajistit alespoň jednu vazbu, která by legálně umožnila průjezd územím, v rámci záměru Smíchov City South je velmi vhodné provést dílčí úpravy a doplnění v rámci provozně-prostorového uspořádání veřejných prostranství, resp. v jednom případě u nároží v parteru budovy. Vše je podrobněji popsáno v hlavním výkrese a příloze 02 (záznam z jednání).

Priority, etapizace

Priorita č. 1 k urychlenému (okamžitému) dalšímu řešení (počátek roku 2020)

- **zadání technické studie proveditelnosti Bartoškova – Otakarova – Bělehradská**
+ nutné jednání se SUDOP a SŽDC, resp. ČD, a.s.
(klíčové provést úpravy stavby modernizace trati – multikanály, prosinec 2019 – únor 2020)
- **provést dílčí úpravy navržené přestavby Závišovy ulice** a připravenost trasy+napojení
+ nutné jednání s Penta Real Estate s.r.o. (albert@pentarealestate.com)
(provést úpravy projektu Rezidence Nusleský pivovar – stupeň DSP, leden – únor 2020)

Priority k dalšímu řešení (v průběhu roku 2020)

- zajistit plnohodnotné **řešení bezmotorové dopravy v rámci úprav Železničního mostu**
(pro vybraný scénář rekonstrukce či novostavby, včetně uzlu Výtoň a části Smíchova)
- zajistit **dílčí úpravy projektu Smíchov City South**
(pro dané celkové dopravně-urbanistické řešení lokální úpravy řešení v parteru)
- zajistit **dořešení bezmotorové vazby** v rámci připravovaného záměru **Terminál Smíchov**
(přímější propojení mezi Nádražní ulicí a Radlickým údolím)
- **neznemožnit propojení u ŽST Praha-Vršovice v oblasti Bartoškovy ulice**
(především zajistit odprodej pozemků ve vlastnictví ČD, a.s. pro HMP na místo rozprodeje)
- **zadání technické studie proveditelnosti prostupu pod železniční tratí u Sekaninovy**
(řešení nové lávky pod kamenným obloukem nad Botičem, resp. novým prostupem naspem)
- **technické prověření a předjednání prostupu podél železnice mezi Botičem a Závišovou**
(prověření detailu řešení v oblasti garáží a předjednání možností s vlastníkem ČD, a.s.)
- **zadání technické studie proveditelnosti bezbariérizace podchodu u Ostrčilova náměstí**
(prověřit možné doplnění ramp včetně rozšíření podchodu, koordinace s modernizací trati)