

**ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI
V OKOLÍ HL. M. PRAHY**

TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY

Září 2017

DIPRO spol. s.r.o.

IČO 48592722

Měř.:

Příloha:

DOKLADY

7

TRAMVAJOVÁ TRATĚ KOBYLISY - ZDIBY

SEZNAM DOKLADŮ A ZÁZNAMŮ Z JEDNÁNÍ

Stanoviska DOSS a ostatních:

Dotčený orgán	Datum
Pleskotovi	19. 6. 2017
Outlý	20. 16. 2017
MHMP – IPR	17. 8. 2017
Obec Sedlec	12. 10. 2017
MČ Praha 8	23. 10. 2017

Záznamy z jednání:

Správce	Datum
Metroprojekt	22. 3. 2017
SŽDC	21. 4. 2017
Metroprojekt	4. 5. 2017
Obec Zdiby	15. 5. 2017
Obec Líbeznice	7. 6. 2017
IPR	16. 6. 2017
Metroprojekt	29. 6. 2017
IPR	11. 7. 2017
Obec Zdiby	14. 7. 2017
ŘSD	7. 8. 2017
Obec Zdiby	28. 8. 2017

DIPRO s.r.o.

Ve Zdibech 8.6.2017

Modřanská 11/1387

14300 Praha12 Modřany

K rukám p. ing. Zajíce

Vyjádření k jednání o prodloužení kolejové dopravy Kobylisy –Zdiby

Jsem majitelkou pozemku 219 v KU Zdiby. Prodloužení kolejové dopravy do Zdib by bylo přínosné pro obec i pro obce okolní a přispělo by ke zklidnění dopravy všeobecně. Během jednání na OU Zdiby 26.5.2017 jsme nebyli dostatečně informováni, abychom mohli s manželem vyslovit názor- nebyl k dispozici žádný výkres k nahlédnutí a ústní informace se k nám dostala sporadicky, seděli jsme na konci místnosti kde bylo špatně slyšet.

Uvažované P+R parkoviště situované na pozemku č. 219 považujeme za nesmyslné a to z těchto důvodů:

-okraj pozemku 219 je vzdálen od trasy tramvaje 200 m a nejvzdálenější okraj pozemku je 400m - pochybuji že řidič bude takovou vzdálenost chodit k zastávce

-uvažované řešení- to je zabetonovat či zaasfaltovat více než 2 ha pole na nejcenější lokalitě přilehlé k obci a přímo pod zahrádkářskou kolonií považuji za barbarství a nechce se mi věřit že s tím obec souhlasila.

Podle našeho názoru ,je vhodnější pozemek pro P+R na pozemku bývalé skládky pod firmou Purtex ,která je v bezprostřední blízkosti od uvažované trati. V dnešní době, kdy se dělají parkoviště formou betonové desky + dvě nebo tři nad sebou , by se šetřila cenná zemědělská půda.

Z těchto důvodů **nesouhlasíme** s umístěním P+R parkoviště na parcele č. 219.

S pozdravem manž. Pleskotovi

/tel. 777332999/

DOŠLO DNE

20-06-2017/1149

DIPRO, spol. s r.o.
Dopravní a inženýrské projekty,
Inženýrská a konzultační činnost
Ing. Miroslav Zajíc
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 4 - Modřany

Praha, 7.6.2017

Věc: Tramvajová doprava do Zdib

Č.j.1377/2017/OU

Dobrý den pane inženýre,

Děkuji za zaslání podkladů k uvažované tramvajové trati do Zdib.

Materiály jsem si prostudoval a tímto **vyjadřuji náš zásadní nesouhlas** s využitím našich pozemků pro tuto stavbu.

Pro odůvodnění uvádím, že naše pozemky jsou součástí Areálu Zdiby, jehož některé součásti (vnitroareálová kanalizace, vsakovací objekty, komunikace, parkování, vodovod, elektro a další), jsou umístěny nebo zasahují i na pozemky parc. č. 247/3, 247/4 a 247/5. Tyto stavby jsou řádně zkolaudovány a využívány jako součást areálu nezbytná pro jeho řádné fungování.

Dále uvádím, že dlouhodobě pracujeme na dostavbě areálu a že je vše již připraveno pro dostavbu dalších budov. Pro příklad uvádím, že jsme financovali přeložení nadzemního vedení 22 kV, vodoměrná šachta umístěná na těchto pozemcích je připravena a dimenzována pro další zástavbu pozemků, byla umístěna trafostanice a zaplacená rezervace příkonu elektrické energie, byl proveden geologický průzkum lokality, proběhlo řízení o vynětí ze ZPF, byly vypracovány projekty v ceně několika milionů korun a další.

V současné době již probíhá územní řízení o umístění dalších staveb na předmětné pozemky.

Jak uvádíte v zaslané studii, existuje více variant řešení tramvajové trati. Proto Vás, vzhledem k výše uvedenému, žádáme, aby s našimi pozemky nebylo pro stavbu tramvajové trati dále počítáno.

S pozdravem

Ing. Josef Outlý a Mgr. Zuzana Outlá
Praha 8, Chotovická 1788/10
Email: venet@cmail.cz



KONCEPČNÍ VYJÁDRĚNÍ K ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉM PROSTRANSTVÍ

Ing. Zajíč
DIPRO, spol. s r.o.
Dopravní a inženýrské projekty
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 4 – Modřany

Váš dopis zn.

Č. j. IPR
7829/17Vyřizuje / kancelář / linka
Ing. arch. Beneš/KPU/5645

Datum

17-08-2017

Věc: Vyjádření k záměru Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby.

Investor: Středočeský kraj

Autor dokumentace: DIPRO, spol. s r.o.

Datum dokumentace: 3/2017

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha) se vyjadřuje v souladu s Pravidly pro přípravu investic na veřejných prostranstvích v aktuálním znění dle usnesení RHMP č. 2588 ze dne 30. 9. 2014.

IPR Praha se také vyjadřuje předběžně k záměru jako účastník územního řízení jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona. K zastupování jsme zmocnění zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013.

Dne 22. 6. 2017 jsme obdrželi Vaši žádost o koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství. Předmětem záměru je studie tramvajové trati Kobylisy – Zdiby, jako součást *Akce 189-16-00 Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy.*

Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Smyčka Sedlec je jednou z několika tramvajových tratí, které jsou prověřovány jako nové spojení Prahy a Středočeského kraje tramvajovou dopravou.

IPR Praha k Vaší žádosti vydává toto vyjádření:

**s předloženým záměrem
souhlasíme
za předpokladu splnění následujících požadavků:**

1. Tramvajová doprava je efektivním nástrojem udržitelné mobility nabízející vysoký komfort cestování s nižšími dopady na okolí než jiné druhy neдрážní dopravy. Tramvajová doprava je však svými investičními a provozními náklady náročnější, než doprava autobusová, proto je nutné prověřit efektivitu této investice jak z hlediska investičních tak provozních nákladů.
2. Z důvodu zajištění atraktivity nového tramvajového spojení je nutné tramvajovou trať navrhnout převážně segregovanou s vyšší cestovní rychlostí než stávající autobusová doprava. V uličním prostoru je nutné návrh přizpůsobit charakteru lokality s přihlédnutím na požadavek splnění cestovní rychlosti.
3. Důraz by měl být kladen na návrh tramvajových zastávek, které by měly být navrženy v souladu se *Standardem zastávek PID*, s minimalizací příčných bariér v území pro cestující.

4. Pro vybudování smyčky u SOKP doporučujeme variantu u Obce Zdiby, neboť tato smyčka kromě P+R dokáže obsluhovat i část přilehlé obce, takže i v mimošpičkovém období dokáže nabídnout smysluplné spojení dvou sídel.
5. V situaci přípravy nového vedení TT požadujeme celkově nové řešení Ústecké ulice a navržení všech jejích parametrů s ohledem na vedení v zastavěném území.
6. Je třeba orientačně doložit, kolik obyvatel okolních obcí ve Středočeském kraji, kde trasa navržené tramvaje prochází, je v docházkové vzdálenosti navržených tramvajových zastávek.
7. V dalším stupni projektové dokumentace je nutno návrh vedení tramvajové trati v ose Ústecké ulice zkoordinovat se zdvojeným okružním VTL plynovodem a se stávajícími a navrhovanými trasami nadzemního el. vedení VVN.

Zdůvodnění:

Přestože tramvajová trať Kobylisy – Zdiby má ze všech prověřovaných tramvajových tras směřujících do Středočeského kraje největší potenciál, je nutné i u této tramvajové trati důsledně prověřit ekonomickou efektivitu projektu, navrhnout funkční linkový koncept a prověřit v jakých relacích nová tramvajová trať zlepší kvalitu cestování a naopak, ve kterých relacích díky novému přestupu kvalitu cestování nezvýší.

Jednoznačnou výhodou prodloužení tramvajové tratě do regionu je nabídka přímého spojení sídel (které obsluhuje) s centrem města, zároveň zhodnocuje i význam stávající trati do vozovny Kobylisy. Na druhou stranu je nutné prověřit atraktivitu P+R u D8 s porovnáním P+R u metra Letňany a potenciálně i dalších P+R na území hlavního města v jeho severní části. Důležitým krokem v případě realizace této trati je i omezení některých souběhů autobusů. Zde je žádoucí prověření, zda toto opatření nebude mít za následek pouze „jeden přestup na víc“ se stejným časem cesty. V neposlední řadě je nutné prověřit potenciál tramvajové tratě i v mimošpičkovém období.

Předložená dokumentace na tyto zásadní otázky neodpovídá, a proto se k ní vyjadřujeme pouze z pohledu možného trasování, nikoli z pohledu potřebnosti tohoto nového tramvajového spojení.

Náš souhlas se vztahuje k záměru v předložené fázi projektové přípravy. Dokumentaci v další fázi projektové přípravy nám laskavě předložte k opětovnému vyjádření.

S pozdravem

IPR PRAHA
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
IČ: 70883858 příspěvková organizace /9

Mgr. Ondřej Boháč
ředitel

Rozdělovník:

- 1/ Adresát + příloha
- 2/ MČ Praha 8, OÚVR, Odd. architekta MČ, Na Košince 1, 180 48 Praha 8
- 3/ ÚMČ Praha 8, OÚVR, Odd. územního rozhodování, U Meteoru 6, 180 48 Praha 8
- 4/ MHMP/ODA, Silniční správní úřad, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 – Ing. Pavel Dražek
- 5/ MHMP/UZR, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- 6/ IPR Praha – RED
- 7/ IPR Praha – KPU+ dokumentace
- 8/ IPR Praha – KVP
- 9/ IPR Praha – KDI
- 10/ IPR Praha – spisovna + spis

Obecné principy, které u rekonstrukcí nebo stavby nových tramvajových tratí považujeme z hlediska kvality veřejných prostranství za důležité:

- přímost kolejí v případech, kde tramvajová trať podporuje vnímání urbanistické osy, přičemž koleje jsou pak obvykle vedeny rovnoběžně s osou ulice
- kryt tramvajového tělesa volený dle celkové kompozice ulice, umožňující četné či neomezené příčné vazby
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.1.1.3 – Povrchy tramvajových těles
- poloha zastávek přednostně vstřícná, nebo v místě křížení tratí přednostně za křižovatkou, s nástupní hranou sdruženou pro tramvaj i autobus
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. C.2.4 – Zastávky tramvají a autobusů
- zastávkové ostrůvky oboustranně zpřístupněné (minimálně z jedné strany bezbariérově), v ulici se zklidněným provozem přednostně zastávkové mysy
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. C.2.4 – Zastávky tramvají a autobusů
- trolejové vedení upevněné přednostně na převěsech mezi fasádami budov
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.3.2 – Nadzemní prvky
- sdružování případných stožárů trolejového vedení s veřejným osvětlením a světelnou signalizací křižovatek a jejich řazení do jedné linie rovnoběžné s osou ulice, v ose stromořadí, parkovacího pruhu nebo na rozhraní chodníku a vozovky, ale nikoliv v ose uličního prostoru
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.3.2 – Nadzemní prvky
- sdružování technického zařízení (např. výhybkové, přípojkové skříně, mazníky, apod.) a jeho umístění mimo přirozený průchozí či pobytový prostor, optimálně objektové zabudování do okolních staveb
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.3.2 – Nadzemní prvky
- zábradlí uplatňované pouze v případech, kdy nelze ochranu chodců zajistit jiným, přirozeným způsobem
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.5.7 – Zábrany a bariéry
- stejná povrchová úprava všech kovových prvků (v historickém a kompaktním městě RAL 7021, v zahradním a modernistickém městě RAL 7004)
viz Manuál tvorby veřejných prostranství, kap. D.1.2 – Materiály a povrchy prvků



Obec Sedlec

Praha – východ

Vyřizuje:
Ing. Zdeněk Veselý
Mob.: 724 192 181

Naše zn.:
OÚ-42-2017

Vaše zn.:
189-16-00

Datum:
12.10.2017

DIPRO, spol. s r. o.,
projektová, inženýrská a konzultační kancelář
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 12 - Modřany

Vyjádření k předložené územní studii stavby „Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby“

Vážení,

obracíme se na Vás v reakci na Vámi zaslanou „Žádost o stanovisko ke studii,“ datovanou ke dni 6. října 2017.

Předně si dovoluujeme konstatovat, že v předložené studii (tj. konkrétně v příloze č. 2 „Přehledná situace“) se - pro nás zcela překvapivě - nově objevila stavba označená jako „uvažovaný terminál VHD.“

Tato stavba sice není ve studii žádným způsobem blíže specifikována, avšak již jen naznačený zábor zemědělské půdy je pro obec Sedlec zcela neakceptovatelný. V předmětné lokalitě (tj. v lokalitě „Nový Sedlec“) je z pohledu obce přípustná pouze a jen realizace tramvajové zastávky. Se zastavením celé označené plochy či její významnější části obec Sedlec zásadním způsobem nesouhlasí.

Nad to poukazujeme na konstantní stanovisko obce spočívající v tom, že automobilová doprava by neúnosně zahltila obec, nehledě na propustnost a technický stav přístupových komunikací.

Ve vztahu ke stavbě označené jako „Smyčka Sedlec,“ jejíž provedení je patrné z výkresu nazvaného „SITUACE – VARIANTA I – ČÁST 3.“ uvádíme následující:

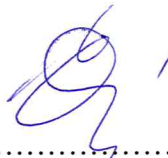
- obec Sedlec zásadně nesouhlasí s konkrétním způsobem provedení parkovacích ploch, kdy dochází k enormnímu záboru (zastavení) nejkvalitnější zemědělské půdy v katastru obce, a to prostým zpevněním zelené plochy,
- obec Sedlec taktéž nesouhlasí s tím, co je uvedeno na straně 6 Technické zprávy v článku 7.1., v odstavci posledním, tedy že: „*navržená kapacita terminálu 500 parkovacích míst systému P + R, cílová kapacita parkoviště je uvažována cca 1000 míst, případný další rozvoj by měl být řešen prodlužováním trati,*“
 - takto enormní počet parkovacích míst realizovaných tzv. „na zelené louce“ je pro obec taktéž zcela neakceptovatelný.
- za nepoměrně lepší řešení by obec Sedlec považovala vybudování vhodně dimenzovaného parkovacího domu v dané lokalitě, který by měl nejen dostatečný počet parkovacích míst, ale navíc by byl vybaven i nutným sociálním zařízením (např. WC,),
 - jednou z výhod tohoto způsobu řešení (nikoliv však jedinou) by z hlediska

- přípravy celého projektu bylo, že (vzhledem k realizaci parkovacích míst na nepoměrně menší ploše) zcela odpadnou mnohá velmi složitá jednání s jednotlivými vlastníky dotčených pozemků.

S ohledem na výše uvedené si Vás tímto dovoluujeme požádat o zohlednění a zapracování všech shora uvedených připomínek do předmětné studie.

Závěrem uvádíme, že vlastní realizaci celého projektu je obec Sedlec v obecné rovině nakloněna. Po zapracování našich připomínek vhodnou formou je proto obec připravena neprodleně vyjádřit svůj souhlas s předloženou studií.

S pozdravem



.....
Starosta obce
Ing. Zdeněk Veselý



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 8

Úřad městské části

odbor dopravy
oddělení dopravního rozvoje

**DIPRO, spol. s r.o.,
Modřanská 1387/11
140 00 Praha 4**

Spisová značka:
SZ MCP8 143655/2017/2

Číslo jednací:
MCP8 143655/2017

Vaše značka:
189-16-00

Vyřizuje / telefon:
Jana Herberová / 222805708

V Praze dne:
18.10.2017

Stanovisko k přípravné projektové dokumentaci stavby z hlediska dopravy pro účely studie

ve věci: Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy – Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby

Úřad městské části Praha 8, odbor dopravy, jako silniční správní úřad, příslušný podle § 40, odst. 5, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů) a obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, v platném znění, a zároveň jako dotčený orgán státní správy podle ustanovení § 136 a 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád,

vydává stanovisko

k projektové dokumentaci stavby ze dne 12. 10. 2017, týkající se studie na zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy – „Tramvajová trať – Kobylisy – Zdiby“

Toto stanovisko se vydává za podmínek:

1. **S předloženým záměrem souhlasíme.**
2. Předloženou studii požadujeme projednat s Policií ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství.
3. Upozorňujeme, že komunikace Ústecká a Hornátecká jsou nadřazenou komunikační sítí ve správě ODA MHMP. Z tohoto důvodu musí být studie projednána i s tímto úřadem.
4. Dále požadujeme záměr projednat s MČ Praha – Dolní Chabry a ostatními dotčenými obcemi.
5. Doporučujeme koncepční řešení křižovatkového prostoru Klapkova x Hornátecká x Ústecká x Maškova.

Odůvodnění:

Dne 12. 10. 2017 podal žadatel DIPRO, spol. s r. o., Dopravní a inženýrské projekty, projektová, inženýrská a konzultační kancelář, IČ 485 92 722, se sídlem Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 12 - Modřany, žádost o vydání závazného stanoviska z hlediska dopravy pro potřeby studie na akci: „ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI V OKOLÍ HL. M. PRAHY – Tramvajová trať Kobylisy - Zdiby“.

Odbor dopravy ÚMČ Praha 8, příslušný silniční správní úřad jako dotčený orgán, žádost posoudil z hlediska širších dopravních vztahů a vlivu záměru na stávající komunikační síť a bezpečnost a plynulost silničního a pěšího provozu jak v době výstavby, tak po jejím uvedení do provozu.

Mgr. Ing. Jaroslav Kašpárek
vedoucí odboru dopravy

Na vědomí: MČ Praha – Dolní Chabry, IDDS: ztib27j
Co: spis

Za správnost vyhotovení odpovídá: Jana Herberová

22.3.2017

Záznam z jednání

Věc: vstupní výrobní výbor – Etapa 2

Přítomni : dle prezenční listiny
Místo : zasedací místnost MP

A-Program jednání:

Předmětem jednání bylo projednání pokračování projektových prací akce: **Tramvajová trať Depo Písnice - Vestec – Jesenice, studie proveditelnosti a záměr EIA (dále jen „TT Jesenice“)** a projednání zahájení projektových prací na akci **Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí Hl. m. Prahy** (dále jen „Zlepšení dostupnosti“)

B-Úvod:

- Zástupce investora KSÚS informoval přítomné o jednání mezi zástupci Středočeského kraje (pí. hejtmankou) a hl. m. Prahou (pí. primátorkou a ředitelem DP hl. m. Prahy) na jehož podkladě bylo potvrzeno, že mají být opětovně zahájeny práce na akci TT Jesenice a že zpracování akce Zlepšení dostupnosti se jeví jako účelné. V návaznosti na obě akce byla jmenována a svolána koordinační **pracovní skupiny**, která pokračuje v odborných technických jednáních týkajících se problematiky zlepšení dopravní dostupnosti mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem a to především prostřednictvím kolejové dopravy.
- Zástupce investora KSÚS potvrdil předání podkladů (*Studie kolejové napojení TT mezi Depem Písnice a připravovanou TT Modřany – Libuš*) mezi MP, DP a IPR k datu tohoto jednání.

C-Projednáno:

Tramvajová trať Depo Písnice - Vestec – Jesenice, studie proveditelnosti a záměr EIA

První fáze:

- a) Kolejového napojení Jesenice u Prahy prostřednictvím metra
 - b) Kolejového napojení Jesenice u Prahy prostřednictvím tramvaje
 - c) Napojení Jesenice u Prahy prostřednictvím elektrifikace autobusové linky, tj. prostřednictvím trolejbusového propojení při využití územní rezervy „Metrobusu“.
- Varianty budou navrženy v podrobnosti umístění stavby, prověření nivelet Návrhy

technického řešení bude projednáno za účasti objednatele se samosprávou Jesenice a Vestce.

- Navrhované trasy budou umisťovány s ohledem na územní plány a majetkové poměry.
- Zástupce objednatele upozornil na problematiku negativních stanovisek zástupců Vestce a výzkumného ústavu.
- Zástupce objednatele poskytl kontakt na zpracovatele dokumentace Komunikace STAR a stavby II/101 obchvat Jesenice, I. etapa – ing. Nejedlý (APIS) tel: 602 254 560, se kterým bude akce koordinována.

Na výše uvedené varianty bude zpracováno ekonomické posouzení a to v rozsahu stanovení:

předpokládaných nákladů na realizaci stavby a investorskou přípravu vč. Výkupů

předpokládaných provozních nákladů

předpokládaných nákladů na zajištění nákupů vozidel.

Zpracování analýzy přepravních proudů a požadavků na kapacitu přepravy v návaznosti na území a připravované navazující dopravní stavby (dálnice D3, Vestecká spojka, SOKP 511, apod.)

Termín fáze 1: 30.4.2017

Druhá fáze:

Po projednání v koordinační pracovní skupině bude pro vybranou variantu zpracována studie, jejíž součástí bude ekonomické posouzení dle metodiky Ministerstva dopravy. Dopravní model lze využít ze zpracovaných záměrů (STAR, Obchvat Jesenice, Vestecká spojka), dále bude pro vybranou variantu zpracována dokumentace EIA.

Předpokládaný termín fáze 2: 31.8.2017

Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí Hl. m. Prahy.

Pro kolejové propojení železniční a tramvajové trati (tzv. vlakotramvaje) zajistit následující:

- Obstarat podklady o zpracovaných studiích na vlakotramvaje (Regiotram Nisa, Kolejové propojení Ostravy)
- Svolat jednání se SŽDC a zjistit podmínky, za jakých by souhlasili s propojením těchto sítí
- Vytipovat kolizní prvky bránící realizaci

- Legislativní problémy
 - Technické problémy
- Provéřit napojení na tramvajové tratě dle uvažovaných studií IPRu

1) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

- Zjistit plánované či již připravované záměry
 - novostavby VRT
 - modernizace TÚ
 - elektrifikace
 - vytypovat vybudování parkovišť P+R

2) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou - Dobříš

- Provéřit elektrifikaci v rámci akce KOMOKO
- Provéřit, zda není možné vytvořit parkoviště P+R, jež umožní lepší dostupnost do Prahy od jihu mezi Dobříší a Prahou

3) Kolejové spojení Hostivice

- Provéřit dopad nově uvažovaného spojení Praha – Kladno
- Provéřit kolejové napojení na tramvajové tratě Řepy či Bílá Hora

4) Tramvajová trať Zdiby

- prověřit realizovatelnost
 - vzhledem k ÚP, prověřit zda je nutné upravovat ÚP a to na podkladě stanoviska pořizovatele ÚP
 - případně EIA, prověřit, zda je nutné realizovat proces EIA a to na podkladě projednání s místně příslušným úřadem (KU Středočeského kraje)
 - vytypovat místo
 - pro P+R a terminál VHD
 - pro měnirny
 - otázka prověření vedení až k letišti Vodochody (s náhledem do ÚP – pouze vytypovat vhodné trasování v mapě)
- uvažovaná pouze varianta od dopravního podniku do Zdib (TT vedena v ose komunikace)
- v případě realizovatelnosti provést odhad nákladů
- při prvním jednání s dotčenými obcemi přizvat středočeský kraj (ing. Lukáš Svoboda)

5) Tramvajová trať Opatov – Čestlice/Průhonice

- prověřit možnosti trasování
 - podél dálnice
 - vedení v koridoru Vestecké spojky
 - kontakt: Hrachovec tel.: 730 857 686
- z pohledu Středočeského kraje ochota vytvořit územní rezervy pro TT

6) Kolejové spojení Kostelec nad Černými lesy – Praha

- prověření možnosti trasování
 - v koridoru přeložky pozemní komunikace I/12
 - kontakt: Ing. Vlček, *PÚDIS* tel.: 605 120 064
 - možnost napojení na výhledovou TT do Štěrbohol
 - ÚP s výhledovými TT vyžádat od:
 - Zděradička Marek Ing., *IPR*, tel.: 236 004 566
 - Zajíček Jakub Ing., *IPR*, tel.: 236 004 565

E-Přílohy:

- 1) Prezenční listina

Zapsal: Martínek, Orálek



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

Akce:

Akce: 7017_TT_Depo Písnice_vestec_Jesenice - vstupní výrobní výbor ETAPA 2 + Rozvoj kategorie domů
22.3.2017 PRAHA - STŘEDOBŘEŽSKÝ KRAJ

Datum jednání:

Místo jednání:

Metroprojekt Praha a.s. Nám. I.P. Pavlova 2, Praha 2

Jméno	Organizace	Telefon	Email	Podpis
MARTINEK	MP	605 225 716	MARTINEK@METROPROJEKT.CZ	
ORÁLEK	MP	296 154 217	ORALEK@METROPROJEKT.CZ	
POKORNY	MP	296 154 216	POKORNY@METROPROJEKT.CZ	
JIRIK	DPP	605 539 525	jirikf@dpp.cz	
ZAJÍC	DIPRO	604 728 200	zajic@dpp.cz	
NOVÁČEK	DIPRO	732 60 80 91	JAN.NOVAČEK@DIP.CZ	
POUPĚTOVÁ	KSUS SK	602 204 364	ludmila.poupetova@ksus.cz	
SVOBODA	KSUS SK	735 327 213	LENKA.SVOBODA@KSUS.CZ	
BEDNAŘÍK	MP	736 443 884	bednarik@metroprojekt.cz	
ZOBAL	MP	731 401 616	zobal@metroprojekt.cz	
HRB	MP	296 154 201	hrb@metroprojekt.cz	

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 21. 04. 2017
Místo: Zasedací místnost METROPROJEKT, a.s.
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem
Věc: Dotčené železniční tratě
Vyhotovil: K. Orálek (METROPROJEKT Praha, a.s.), M. Zajíc (DIPRO, s.r.o.)
Vyhotoveno: 21. 04. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina, jež je nedílnou součástí tohoto záznamu

Program jednání:

Seznámení zástupců SŽDC O26 se záměrem, dotčené traťové úseky, technické podmínky přístupu vozidel tram-train na síť SŽDC.

Na jednání bylo projednáno a dohodnuto:

Obecně:

Lehká kolejová vozidla přecházející z dráhy tramvajové na dráhu celostátní nebo regionální musí splňovat technické podmínky pro provoz na obou dráhách. V případě drah železničních se jedná zejména o Technické specifikace interoperability, zejména TSI LOC&PAS, TSI ENE a TSI CCS. Z nich vyplývá zejména nutnost dodržení příslušných norem týkajících se pevnosti vozidlových skříní (ČSN EN 15227 a ČSN EN 12663), instalace vozidlové části odpovídajícího zabezpečovacího zařízení a dále mj. velikost mezery mezi prahem dveří a nástupištní hranou.

S ohledem na nejasný časový horizont případné realizace nových kolejových spojení je nutné u každého úseku dotýkajícího se železniční sítě zvlášť zvážit systém napájení, jelikož v souladu s TSI ENE se ČR přiklonila ke konverzi napájení železniční sítě jednotně pouze střídavým systémem 25 kV, 50 Hz.

V případě dotčení regionálních drah s nízkou intenzitou osobní dopravy a nákladními vlaky vedenými pouze podle potřeby se za současných podmínek jeví jako výrazně jednodušší zajištění bezpečnosti provozu pomocí provozního opatření (v denní době provoz osobní dopravy, případný provoz nákladní dopravy v době noční).

a) Tramvajová trať Zdiby

Přímé propojení s železniční sítí řešitel studie nepředpokládá. Do situací bude doplněna stopa VRT Praha – Drážďany.

b) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

Nalezení a prověření nového kolejového spojení Prahy a Brandýsa nad Labem s napojením na pražskou tramvajovou síť v oblasti Dáblic. Trať je v oblasti Letňan navržena ve dvou stopách. Ukončení je možné v oblasti žst. Brandýs nad Labem bez napojení na stávající kolejovou síť, případně pak s napojením na stávající železniční síť v žst. Brandýs nad Labem a následné využití tratě 074 v úseku Brandýs nad Labem – Čelákovice.

Využití stávající kolejové sítě s napojením v oblasti Lehovce a přidáním směrového oblouku před žst. Čelákovice, který by umožňoval přímé vedení vozidel z Prahy do Brandýsa nad Labem bez nutnosti úvratí, je za současného stavu nereálné, vzhledem k tomu, že kapacita trati 231 (úsek Praha – Čelákovice) je na hranici vyčerpání.

V řešené oblasti se taktéž počítá s výstavbou několika nových železničních zastávek. Jedná se o tyto: Praha – Rajská zahrada, Praha - Kbely – Jilemnická, Praha - Čakovice – Havraňák. Tyto navrhované zastávky budou doplněny do situace.

V oblasti se rovněž prověřuje možnost zaústění tratí VRT do železničního uzlu Praha (SŽDC), jehož součástí je spojení Praha – Liberec v nové stopě. Součástí tohoto návrhu je i odbočka do Brandýsa nad Labem. Stopa bude doplněna do situace.

c) Tramvajová trať Opatov – Čestlice, Průhonice

Přímé propojení s železniční sítí řešitel studie nepředpokládá. Do situací bude doplněna stopa VRT Praha – Benešov – (Brno/České Budějovice).

d) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou – Dobříš

Předmětem je primárně prověření elektrifikace tratě a sekundárně možné napojení na tramvajovou síť v Praze. K předloženým směrovým řešením napojení železniční trati č. 303 00 Čerčany – Praha-Krč na tramvajovou trať ve dvou vytipovaných oblastech a to v místě žst. Praha – Braník a zastávky Praha – Modřany nebyly ze strany zástupce SŽDC s.o. vzneseny žádné dotazy ani připomínky, jelikož v tuto chvíli není pevně dána koncepce propojení železničních a tramvajových tratí a společnému provozu kolejových vozidel na obou typech tratí.

e) Kolejové spojení Hostivice

Předmětem je prověření elektrifikace tratě (č. 122) a možné napojení na tramvajovou síť v Praze (variantně oblast Zličína/Sídlíště Řepy příp. Bílé Hory). K předloženému variantnímu napojení tramvajových tratí z Bílé Hory a ze Sídlíště Řepy na železniční trať č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice nebyly ze strany zástupce SŽDC s.o. vzneseny žádné dotazy ani připomínky, jelikož v tuto chvíli není pevně dána koncepce propojení železničních a tramvajových tratí a společnému provozu kolejových vozidel na obou typech tratí.

f) Kolejové spojení Praha – Kostelec nad Černými Lesy

Předmětem je prověření zcela nového námětu vedení rychlého kolejového propojení Kostelce nad Černými Lesy ve směru do Prahy tak, aby byl eliminován dopravně nevyhovující současný stav prostřednictvím autobusové dopravy. Cílem má být stanice Praha Hl. n. nebo Praha Masarykovo nádraží.

Přímé propojení s železniční sítí je uvažováno před nebo za žst. Říčany, variantně v úseku mezi zast. Praha Dolní Počernice a Praha Běchovice v případě využití trasy v souběhu s přeložkou silnice I/12 kolem Běchovic. Ve všech případech budou dotčeny dráhy celostátní zařazené do transevropské železniční sítě, jejichž kapacita je na hranici vyčerpání. Uvažovat s dalším zahušťováním dopravy pomalými zastávkovými vlaky za současného stavu železniční sítě není reálné a navrhované řešení je přípustné pouze v případě realizace paralelních tratí pro dálkovou dopravu.

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895
Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153
E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 4. 5. 2017
Místo: Krajský úřad Středočeského kraje
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem
Věc: Koordinační jednání
Vyhotovil: Ing. Lukáš Svoboda, Ing. Libor Martínek, Ing. Kamil Orálek, Ing. Zajíc
Vyhotoveno: 9. 05. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Koordinace a stanovení postupu při řešení problematiky zajištění zlepšení dopravní dostupnosti mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem prostřednictvím kolejové dopravy.

I. Tramvajová trať Depo Písnice – Vestec – Jesenice

MP představil variantní technická řešení výhledového zajištění dopravní obslužnosti pro oblast Vestec, Jesenice a spádové části Středočeského kraje (viz přílohy č.2 a 3). Byla podána informace o výsledku projednání se zástupci samospráv města Jesenice a obce Vestec (jednoznačná preference kolejové stopy podél dálničního obchvatu-modrá stopa, negace varianty stopy v oblasti Biocevu a pod zástavbou Jesenice).

K výše uvedenému se přítomní vyjádřili:

Všichni: Oranžová stopa nebude dále pro kolejovou dopravu sledována a to s ohledem na její nevhodnost zdůvodněnou výraznou degradací rozvojových území Vestce a Jesenice a minimálním přínos pro místní obyvatelstvo.

DP: Nepovažuje stopu podél dálnice za vhodnou s ohledem na minimální dopravní přínos pro Jesenici a Vestec. V případě nadzemního Metra DP nesouhlasí s touto koncepcí s ohledem na cenu výstavby a provozu, či problematiku nutné specializace vozů (vytápění atd..). DP preferuje variantu stopy skrz Jesenici (červená) řešenou jako ražená tramvajová trať.

Středočeský Kraj: Nepovažuje stopu podél dálnice za vhodnou s ohledem na minimální dopravní přínos pro Jesenici a Vestec. Preferuje variantu stopy skrz Jesenici s možným pokračováním jižním směrem.

DP+Středočeský kraj+IPR se shodli na nutnosti propojení TT Jesenice s TT Libuš a Opatov (studie MP 12/2016) a posuzování tohoto rozvoje TT jako celku (ekonomika, dopravní modely...).

KSÚS+MP: Souhlasí s faktem, že červená stopa (skrz Jesenici) je z hlediska dopravní obslužnosti pro místní obyvatele nejpřínosnější. Neztotožňují se s názorem o naprosté nevhodnosti modré stopy (podél dálnice) a argumentují širší spádovostí pro tuto stopu a možná P+R v místě navrhovaných zastávek. Dále MP zdůraznil stanoviska a požadavky Jesenice (primárně s ohledem na problematiku dopravního zatížení dálnicí D3) a Vestce + podal základní informaci k případnému raženému úseku pod Jesenicí (problematika umístění zastávek, rizika ražby pro zástavbu).

Závěr:

- 1. Pro další rozpracování byla zvolena červená stopa (pod Jesenicí) v podobě ražené tramvajové trati s nadzemními úseky (dle potřeby a technických možností) s možným pokračováním jižními směry. Tato varianta bude nově navržena a sledována. Současně KSUS požaduje ekonomicky posoudit a porovnat variantu „modrou“ s tramvajovým provozem a variantu červenou.**
- 2. Pro výše uvedené varianty bude zpracováno ekonomické posouzení dle Prováděcího pokynu k „Metodice hodnocení ekonomické efektivity pro projekty v oblasti infrastruktury městské drážní dopravy viz - http://web.opd.cz/doc_folder/metodikacba/ , vydané Ministerstvem dopravy.**
- 3. Ekonomické posouzení bude zahrnovat rovněž posouzení napojení tramvajové tratě na TT na Opatově a na TT Libuš, tj. v rozsahu návrhů trasování těchto tratí zpracovaných v rámci studie a předané na IPR.**

Zapsal: Ing. Svoboda, Ing. Martínek

II. Studie „Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy“

Obecně:

Lehká kolejová vozidla přecházející z dráhy tramvajové na dráhu celostátní nebo regionální musí splňovat technické podmínky pro provoz na obou dráhách. V případě drah železničních se jedná zejména o Technické specifikace interoperability, zejména TSI LOC&PAS, TSI ENE a TSI CCS. Z nich vyplývá zejména nutnost dodržení příslušných norem týkajících se pevnosti vozidlových skříní (ČSN EN 15227 a ČSN EN 12663), instalace vozidlové části odpovídajícího zabezpečovacího zařízení a dále mj. velikost mezery mezi prahem dveří a nástupištní hranou.

S ohledem na nejasný časový horizont případné realizace nových kolejových spojení je nutné u každého úseku dotýkajícího se železniční sítě zvlášť zvážit systém napájení, jelikož v souladu s TSI ENE se ČR přiklonila ke konverzi napájení železniční sítě jednotně pouze střídavým systémem 25 kV, 50 Hz.

V případě dotčení regionálních drah s nízkou intenzitou osobní dopravy a nákladními vlaky vedenými pouze podle potřeby se za současných podmínek jeví jako výrazně jednodušší zajištění bezpečnosti provozu pomocí provozního opatření (v denní době provoz osobní dopravy, případný provoz nákladní dopravy v době noční, přizpůsobení výšky nástupišť převažujícímu systému osobní dopravy).

Vozidlo využívající obě dopravní cesty bude vždy výsledkem kompromisu, přičemž negativní dopady kompromisní konstrukce lze minimalizovat pouze maximálním přizpůsobením vozidla pro dané určení.

K jednotlivým navrženým tratím bylo učiněno tyto závěry:

a) Tramvajová trať Zdiby

Přímé propojení s železniční sítí řešitel studie nepředpokládá. Záměr je v pokročilém stadiu rozpracovanosti včetně umístění obratišť, na jednání byla připuštěna možnost opuštění stávající smyčky Vozovna Kobylisy. Ve Zdibech je preferováno přímé směřování a ukončení v blízkosti supermarketu Lidl (křižovatky II/608, I/9 a D8). Záměr bude projednán s dotčenými obcemi a městskými částmi, IPR a PČR, dále bude zpracován odhad počtu cestujících a odhad předpokládaných investičních nákladů rozdělených na:

- Projektovou přípravu
- Výkupy pozemků
- Realizační náklady
- Provozní náklady.
-

Současně bude odhadnuta předpokládaná doba investiční přípravy formou harmonogramu v měsících. Zhotovitel prověří dopad zanesení trasy do územních plánů dotčených obcí, hl. m. Prahy a současně bude prověřen dopad do zásad územního rozvoje Středočeského kraje

-

b) Tramvajová trať Opatov – Čestlice, Průhonice

Přímé propojení s železniční sítí řešitel studie nepředpokládá. Do předloženého návrhu studie bude doplněna varianta vedená jižně podél dálnice D1, v součinnosti s VPÚ DECO bude aktualizována trasa Vestecké spojky včetně Exitu 4. Bude aktualizováno a projednáno napojení na TT Spořilov-Opatov s IPR a DP hl. m. Prahy.

Pro variantu vedenou jižně podél dálnice D1 bude proveden o projednání s dotčenými obcemi a městskými částmi. Dále bude zpracován odhad počtu cestujících a odhad předpokládaných investičních nákladů rozdělených na:

- Projektovou přípravu
- Výkupy pozemků
- Realizační náklady
- Provozní náklady.

Současně bude odhadnuta předpokládaná doba investiční přípravy formou harmonogramu v měsících.

Zhotovitel prověří dopad zanesení trasy do územních plánů dotčených obcí, hl. m. Prahy a současně bude prověřen dopad do zásad územního rozvoje Středočeského kraje

c) Kolejové spojení Praha – Kostelec nad Černými Lesy

Předmětem je prověření zcela nového návrhu vedení rychlého kolejového propojení Kostelce nad Černými Lesy ve směru do Prahy tak, aby byl eliminován dopravně nevyhovující současný stav prostřednictvím autobusové dopravy. Cílem má být stanice Praha Hl. n. nebo Praha Masarykovo nádraží.

Přímé propojení s železniční sítí je uvažováno před nebo za žst. Říčany, trasa v souběhu s přeložkou silnice I/12 kolem Běchovic s napojením na železnici mezi zast. Dolní Počernice a žst. Běchovice byla prověřena, částečně je obsazena trasou VRT Praha-Brno a dále nebude sledována. Dotčená trať Praha-České Budějovice je zařazena do transevropské železniční sítě, její kapacita je v současnosti na hranici vyčerpání. Uvažovat s dalším zahušťováním dopravy pomalými zastávkovými vlaky za současného stavu železniční sítě není reálné a navrhované řešení je přípustné pouze v případě realizace paralelní tratě pro dálkovou dopravu.

Zapsal: Ing. Zajíc

d) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou - Dobříš

- projektant konstatoval, že po jednání se zástupci SŽDC je možné propojení železniční i tramvajové tratě za podmínky specifikování vozidla, jež bude technicky vyhovovat technickým normám i legislativě obou tratí
- obě předložené varianty napojení (propojení v zastávce Nádraží Modřany i Nádraží Braník)

jsou možné a mají být nadále sledovány

- SŽDC má v plánu elektrifikaci úseku Praha – Vrané nad Vltavou
- Propojení železniční tratě a tramvajové tratě musí respektovat KOMOKO, jež je v přípravě
- vozidlo bude muset být vybaveno trakcí 25kV i 600V
- zástupce IDSK zmínil, že by bylo vhodné řešit obě tratě, jež se štěpí ve Vraném a to do Dobříše i do Čerčan
- projektant projedná výsledné řešení se SŽDC a IPR
- v rámci studie bude zpracováno liniové vedení a grafikon
- budou prověřeny navržené úpravy s územním plánem dotčených obcí, hl. m. Prahy a současně bude prověřen dopad do zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- budou zpracovány investiční náklady rozdělené na
 - Projektovou přípravu
 - Výkupy pozemků
 - Realizační náklady
 - Provozní náklady.
- Současně bude odhadnuta předpokládaná doba investiční přípravy formou harmonogramu v měsících.

e) Kolejové spojení Hostivice

- z předložených variant je reálná pouze varianta s propojením železniční tratě s tramvajovou v místě ŽST Praha – Zličín x smyčka Sídliště Řepy, ostatní varianty jsou neprojectnatelné
- SŽDC na této trati neuvažuje s její elektrifikací, tudíž je nutno specifikovat ucelený úsek, který bude elektrifikován
- DP má v plánu posunutí smyčky Bílá Hora západním směrem s ukončením v oblasti Slánské ulice. Toto prodloužení je na území hl. m. Prahy a není propojeno se Středočeským krajem, tudíž není možno ho řešit v této akci.
- návrh bude koordinován se záměrem TT Sídliště Řepy – Zličín, jež je v návrhu Metropolitního plánu
- budou prověřeny navržené úpravy s územním plánem dotčených obcí, hl. m. Prahy a současně bude prověřen dopad do zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- budou zpracovány investiční náklady rozdělené na
 - Projektovou přípravu
 - Výkupy pozemků
 - Realizační náklady
 - Provozní náklady.

- Současně bude odhadnuta předpokládaná doba investiční přípravy formou harmonogramu v měsících.

f) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

- zohlednit návazné akce SŽDC – Praha – Lysá nad Labem rozšíření kolejí a příprava VRT na Hradec Králové, vedoucí směrem nad Brandýsem
- zástupce IDSK zmínil, že by bylo vhodné dále sledovat obě varianty a to:
 - železniční trať Brandýs – Praha s doplněním kolejové spojky (bez propojení s tramvajovou tratí na Lehovci), doplnění výhyben na jednokolejném úseku Čelákovice – Brandýs a elektrifikaci
 - tramvajová trať vedoucí severně od Přezletic spojující Brandýs s tramvajovou smyčkou Sídliště Ďáblice
- projektant prověří územní plán dotčených obcí a zjistí, zda s tímto návrhem budou obce souhlasit, v případě kladné odezvy jim dát podnět k zajištění územní rezervy do jejich územního plánu
- v rámci studie budou zjištěna časová představa realizovatelnosti obou variant v návaznost na návazné akce připravované SŽDC
- projednat se SŽDC a IPR

Zapsal: Ing. Orálek

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.



PRESENČNÍ LISTINA

Zlepšení dopravní dostupnosti
v osadě hl. m. Prahy

[illegible]

Studie výhledového zajištění dopravní obslužnosti pro oblast Vestec, Jesenice a spádové části Středočeského kraje

A. Cíle návrhu (dle priorit):

- 1) Zklidnění provozu komunikací Vídeňská a Budějovická
- 2) Zlepšení dopravní dostupnosti Prahy pro obyvatele Středočeského kraje.
- 3) Zlepšení dopravní dostupnosti Prahy pro obyvatele Vestce a Jesenice do centra

B. Limity, předpoklady a podmínky:

- 1) Realizace Metra ID
- 2) Realizace obchvatu Jesenice a komunikace 101
- 3) Technická omezení Biochemický ústav

C. Varianty trasování veřejné dopravy

0) DPI - Vídeňská - Budějovická - Průmyslová zóna Jesenice (Fialová stopa)

Aktuální stav – pro alespoň částečné zlepšení je nezbytné odvedení tranzitní dopravy na dálniční obchvat (zajištění neplaceného úseku, dopravní značení atd). Trasa je pak vhodná pro BUS dopravu sloužící pro místní obyvatele. Tato varianta nepředpokládá výstavbu P+R v oblasti Jesenice-osobní doprava je odvedena dálničním okruhem na Depo Písnice.

POZITIVA: levné, nedochází k degradaci rozvojových území Vestce a Jesenice

NEGATIVA: riziko přetrvávajících dopravních komplikací v ulici Budějovická a Vídeňská, legislativně nutno vyřešit využití dálničního okruhu

1) DPI – Biochem – Šátalka -Budějovická - Průmyslová zóna Jesenice (Červená stopa)

Stopa navržená pro metro. Ze stanice Depo Písnice podzemní vedení pod Vesteckou spojkou a pod uzlem u Biochem. ústavu. Dále přes Šátalku lze nadzemní i podzemní trasování. Pod ulicí Budějovická jednokolejné vedení (předpoklad hloubení). Zakončení terminálem v Průmyslové zóně včetně P+R.

POZITIVA: minimalizace degradaci rozvojových území Vestce a Jesenice, funkční a nejkomfortnější řešení dostupnosti Prahy pro místní i tranzitní obyvatele

NEGATIVA: vysoká cena, výrazné zatížení prostředí při výstavbě v Budějovické ulici

2) DPI – Biochem – Šátalka - Obchvat Jesenice - Průmyslová zóna Jesenice (Oranžová stopa)

Stopa využitelná pro metro, tram i BUS, jde v souladu s dříve prověřovanými stavbami komunikace STAR a Metrobus.

POZITIVA: v souladu s územním plánem Jesenice, levná a jednoduchá výstavba

NEGATIVA: výrazná degradace rozvojových území Vestce a Jesenice, minimální přínos pro místní obyvatelstvo. V případě volby tram či BUS dopravy riziko malého využití P+R a této dopravy k metru DPI (zkušenosti viz Letňany).

3) DPI – dálnice D0 – Budějovická - Průmyslová zóna Jesenice (Zelená stopa)

Stopa primárně vhodná pro metro – jde o „spojku“ mezi variantami 1. a 4., popřípadě lze zkombinovat s variantou 2 a 4 i pro BUS a Tram (s případnými negativními dopady).

POZITIVA: vyhnutí se Vestci (Biochem.), nadzemní vedení metra podél dálnice, minimalizace degradaci rozvojových území Vestce a Jesenice, funkční a nejkomfortnější řešení dostupnosti Prahy pro místní i tranzitní obyvatele

NEGATIVA: vysoká cena, výrazné zatížení prostředí při výstavbě v Budějovické ulici

4) DPI – dálnice D0 – Průmyslová zóna Jesenice (Modrá stopa)

Obecná stopa pro veškeré druhy dopravy. V případě kolejové (metro, TRAM) po samostatném tělese v těsné blízkosti dálnice, v případě BUS dopravy variantně samostatné těleso (nedoporučujeme) nebo rozšíření dálnice o pruh pro BUS dopravu (doporučujeme).

POZITIVA: minimalizace degradaci rozvojových území Vestce a Jesenice, funkční řešení dostupnosti Prahy především pro tranzitní obyvatele, nízká cena, bezkoliznost provozu i výstavby.

NEGATIVA: minimální dopravní přínos místní obyvatele Vestce a Jesenice.

Výše představené varianty - jejich funkčnost jsou podmíněny (variantně)

- Jednoduchý a krátký přestup na BUS (TRAM) z P+R Jesenice a spádových oblastí Vestce a Jesenice.
- Zakončení terminálu MHD dopravy severně obchvatu Jesenice.
- Legislativní a technické zpřístupnění dálničního okruhu (neplacený úsek, doplnění jízdního pruhu, nové těleso) pro příměstskou osobní a veřejnou dopravu.
- Nerestriktivní zajištění atraktivity P+R v oblasti průmyslové zóny Jesenice

D. Doporučení:

Jako nejvhodnější doporučujeme stoupu č.4 – podél dálničního tělesa. Tato stopa téměř nezatíží rozvojová území obcí Vestec a Jesenice, umožňuje výstavbu menších záchytných P+R u zastávek. V oblasti jižně od Jesenice pak umožňuje výstavbu dominantního P+R pro tranzitní dopravu z dálničního okruhu a dálnice D3. V průmyslové zóně Jesenice je pak navrženo zakončení tělesa menším P+R a terminálem primárně určeným pro místní obyvatele. Stopu doporučujeme využít pro vedení příměstské kolejové dopravy-nadzemní metro, tramvaj. (určí ekonomické hodnocení projektu)

V dalším pořadí lze sledovat varianty 1 a 3.

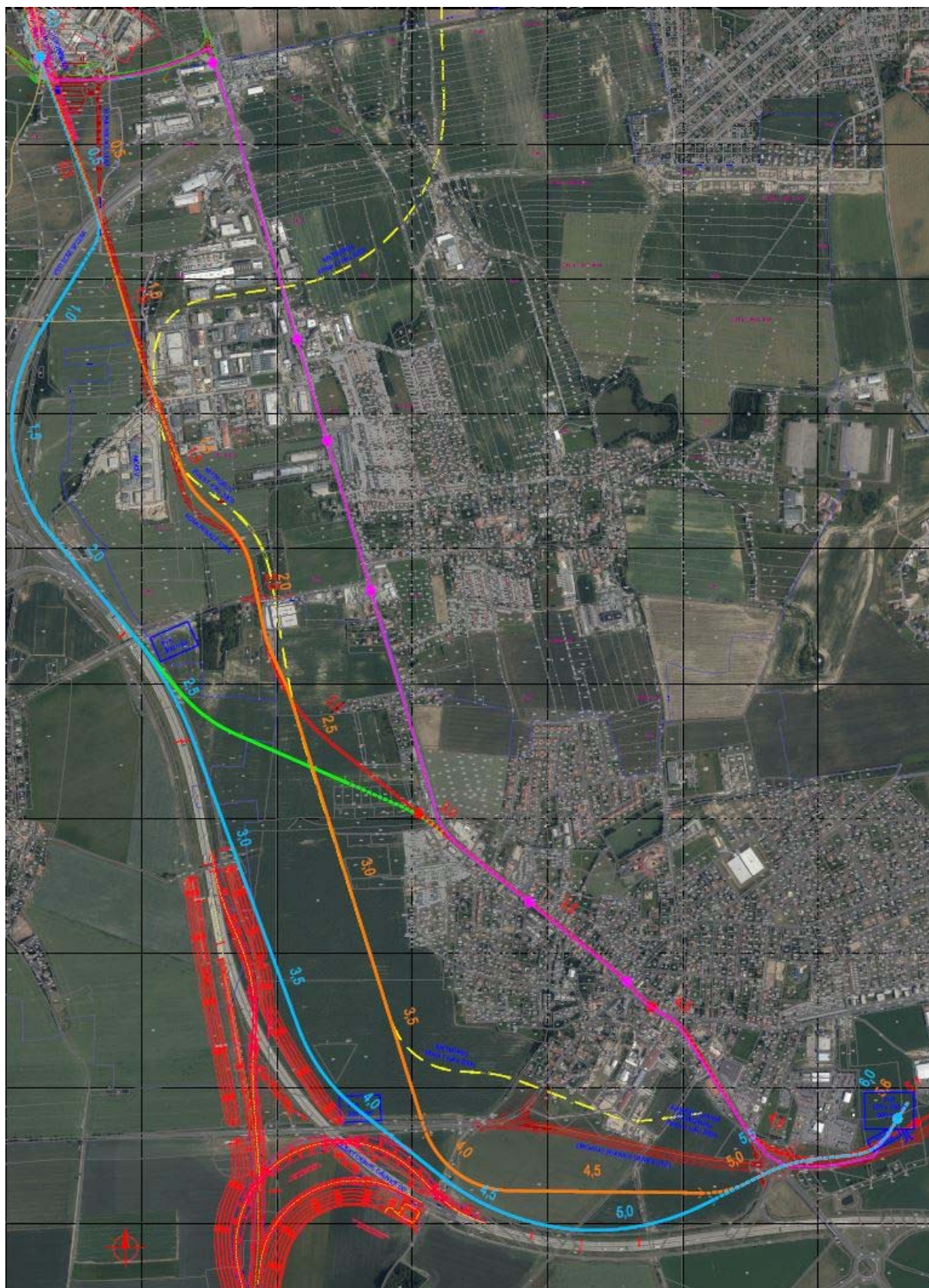
Stopu dle varianty 2 (obecně v zóně mezi Vídeňskou ulicí a dálničním obchvatem) nedoporučujeme. V této stopě dochází k nevratné degradaci širokého pásu území a zabraňuje tak přirozenému rozvoji Vestce a Jesenice tímto směrem. Pro dopravní komfort místních obyvatel pak nepřináší žádné zlepšení.

Variantou této stopy by mohla být běžná veřejná komunikace odlehčující Budějovické a Vídeňské ulici a umožňující přirozený rozvoj zástavby. Tato komunikace však nemůže sloužit jako obchvatová či jako samostatné dopravní těleso.

25.4.2017

Ing. Libor Martínek

Metroprojekt Praha a.s.



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 15. 5. 2017
Místo: Obecní úřad Zdiby
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem – TT Kobyličky - Zdiby
Věc: Koordinační jednání
Vyhotovil: Ing. Lukáš Svoboda, Ing. Zajíc, Ing. Trešl
Vyhotoveno: 16. 05. 2017
Jednání přítomni: viz příložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s možnými stopami vedení uvažované TT v úseku Kobyličky – Zdiby, varianty ukončení, resp. pokračování v prostoru poblíž MÚK D8-I/9-II/608.

- 1) Ing. Zajíc seznámil účastníky s variantami trasování a ukončení TT v prostoru obce Zdiby.
- 2) Ing. Svoboda seznámil zúčastněné s postojem (motivací) Krajského úřadu. Zároveň byly předneseny podmínky, které by obnášela příprava dalších stupňů PD (případná změna ÚP obce, projednání jako stavby veřejně prospěšné).
- 3) Zástupci obce Zdiby je preferováno přímé směřování od Prahy po II/608 a ukončení v prostoru poblíž křižovatky D8-I/9-II/608, kde bude zároveň situováno parkoviště P+R. Dále je požadováno umožnění dalšího směřování buď v souladu se zadáním k Líbeznici nebo na Klečany/Vodochody.
- 4) V návaznosti na možné vedení TT je momentálně pozdržena rekonstrukce Ústecké ulice na území hl. m. Prahy. Stav komunikace vyžaduje brzké určení způsobu řešení. Problém bude v co nejbližším časovém úseku řešen s TSK hl. m. Prahy.
- 5) Zástupci obce Zdiby přislíbili svolání schůzky s majiteli pozemků, jichž se může potencionálně záměr dotknout v koncovém úseku obce. Dohodnutý předpokládaný termín je prozatím pátek 26.5.2017, 10:00.

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 7. 6. 2017
Místo: Obecní úřad Líbeznice
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Kobylice – Zdiby – Líbeznice / Klecany
Věc: **Představení záměru zástupcům obcí Líbeznice a Bořanovice**
Vyhotovil: Ing. Zajíc, Ing. Trešl
Vyhotoveno: 7. 6. 2017
Jednání přítomni: viz příložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s možnými stopami vedení uvažované TT v úseku Zdiby – Bořanovice – Líbeznice, varianty ukončení, resp. pokračování v Líbeznici v prostoru poblíž křižovatky I/9-Zdibská.

- 1) Ing. Zajíc seznámil účastníky s variantami trasování a ukončení TT v prostoru obce Líbeznice poblíž křižovatky I/9-Zdibská (varianty 1a, resp. 1b).
- 2) Zástupci obce Líbeznice orientačně seznámili zpracovatele Studie s výsledky měření dopravní zátěže na komunikacích vedoucích kolem a skrz obec. Počet vozidel projíždějících skrz obec je i po vybudování obchvatu silnice I/9 stále vysoký, avšak z podstatné části se jedná o dopravu místní a o dopravu generovanou sousedními obcemi.
- 3) Za účelem minimalizace dopravní zátěže popsané v bodu 2) projeví zástupci obce Líbeznice zájem o prodloužení TT až na severní konec obce do prostoru zhruba naproti benzínové pumpě, kde by bylo situováno obratiště tramvaje, terminál BUS a záchytné parkoviště P+R (náhrada současné přestupní zastávky Líbeznice II).
- 4) Prodloužení by mělo být řešeno podél koridoru silnice I/9, kde zároveň může sloužit obsluze obce Bašť. Zpracovatel studie vzal na vědomí, že se připravuje rozšíření silnice I/9. Obec poskytne kontakt na zpracovatele PD rozšíření I/9.
- 5) TT nebude vedena přes centrum obce Líbeznice.
- 6) Pro obsluhu obce Bořanovice bude zřízena zastávka poblíž křižovatky I/9 a místní komunikace „U rybníka“.

Dolůžka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze

napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.



PRESENČNÍ LISTINA

Název akce: Zkvalitnění dopravní obsluhy SČ
kraje v okolí hl. m. Prahy (TT Kolýšis - Líbavice)

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 16. 6. 2017
Místo: Sídlo IPR Praha, Vyšehradská 57, Praha 2
Projekt/Akce: **Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem**
Objednatel: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zástupce objednatele: Ing. Svoboda Lukáš
mail: lukas.svoboda@ksus.cz
telefon: +420 739 327 213
Investor: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zpracovatel dokumentace: **METROPROJEKT Praha a.s.** (I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2)
Kontaktní osoba: Ing. Kamil Orálek
mail: oralek@metroprojekt.cz
telefon: +420 731 401 614
Kontaktní osoba: Ing. Zajíč Miroslav
mail: zajic@dip.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: **Představení postupu přípravy záměru zástupcům IDSK a IPR**
Vyhotovil: Ing. Trešl, Ing. Orálek
Vyhotoveno: 16. 6. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s postupem příprav jednotlivých záměrů.

1) Kolejové spojení Praha - Kostelec nad Černými lesy

- a) Ing. Trešl seznámil účastníky jednání s variantami trasování spojení Praha – Kostelec nad Černými lesy.
- b) Propojení s železniční sítí na stávající trať Praha – Benešov (součást IV. tranzitního koridoru) je za současného stavu nereálné, trať se díky kumulaci nákladní, dálkové a příměstské dopravy blíží vyčerpání kapacity. Uvolnění kapacity lze očekávat až v souvislosti vybudováním vysokorychlostního úseku Praha – Benešov, které je však stále ve stadiu úvah, přednost momentálně dostala VRT Praha – Drážďany.
- c) Ostatní varianty bez napojení na železniční síť (podél obchvatových tras silnic I/12 v Běchovicích a I/2 v Říčanech) nesplňují jeden z hlavních bodů zadání – přímočarost a tedy i atraktivitu pro cestující vlivem nižší cestovní rychlosti a změny směřování přepravního proudu mimo železniční linku S9.

2) Tramvajová trať Opatov – Čestlice, Průhonice

Ing. Zajíc seznámil účastníky jednání s prověřenými variantami trasování TT Opatov – Průhonice – Čestlice. Jako problematické byly prozatím shledány především následující lokality:

- a) Křižovatka D1-Chilská, resp. průjezd v těsné blízkosti Šeberova. Dále bude postupováno v koordinaci záměru s připravovaným novým územním plánem hl. m. Prahy - tzv. Metropolitním plánem. V hl. m. Praze bylo doporučeno spíše sledování varianty podél D1 vlevo s obsluhou Kateřinek a západního okraje Újezda. K vedení TT rozhodně nebude využita ulice U Zemníku.
- b) Překročení biokoridoru údolí Botiče ve společném koridoru s dálnicí – bude řešeno standardním postupem v rámci posouzení vlivů stavby na životní prostředí, případně bude snaha nalézt jiné schůdné řešení.
- c) Průjezd komerční zónou Průhonice – Čestlice. V základní variantě je navrženo využití ulice Obchodní. Alternativně je možné využít i ulici Pražskou a částečně volný koridor mezi komerční zónou a bytovou zástavbou Čestlic. Výhodou alternativní varianty by byla přímá obsluha obytné části Čestlic, nevýhodou pak potřeba hlukové ochrany obytných částí a dále nutnost nalezení koridoru pro průjezd do prostoru za hobbymarket Hornbach. Zavedení tramvajové trati samozřejmě předpokládá úpravy křižovatek, prověření počtu pruhů a limitů šířkového uspořádání.
- d) Ukončení v Čestlicích v prostoru poblíž exitu 8 dálnice D1. Současná lokalita směrem k Nupakům byla vytipována s ohledem na možnost zachování stávající okružní křižovatky u výjezdu z dálnice. Na základě závěru z jednání s vlastníky a nájemci nemovitostí KZ Průhonice-Čestlice konaného dne 14.6. bude prověřena možnost ukončení TT v připravované KZ Čestlice JIH (jižně od D1 směrem k Průhonicím), na jejímž okraji je možno po dohodě zároveň situovat obratiště a záchytné parkoviště. V rámci prověření dojde i k projednání se sousedními obcemi.
- e) Z jednání s vlastníky a nájemci nemovitostí KZ Průhonice-Čestlice vyplynula i potřeba akcentovat co nejvyšší cestovní rychlost nově navrhovaného systému.

3) Tramvajová trať Zdiby

- a) Ing. Zajíc seznámil účastníky jednání s prověřenými variantami trasování a zakončení TT Kobylysy –Zdiby – (Líbeznice).
- b) Trasování v ose silnice II/608 až do prostoru za křižovatku D8-II/608-I/9 na území obce Sedlec je bez připomínek.

- c) Pokračování dále do Líbeznice podél silnice I/9 bylo shledáno jako problematické z hlediska přímé obsluhy Líbeznice. Pravděpodobně bude vyvoláno další jednání s představiteli obce.

4) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

- a) Projektant představil variantní napojení železniční tratě Neratovice – Čelákovice na trať Praha – Lysá nad Labem a nové kolejové (tramvajové) spojení Praha Ďáblice – Brandýs nad Labem.
- b) Dle předloženého grafikonu je zřejmé, že stávající trať Praha – Lysá n. L. neumožňuje přidání žádného dalšího spoje. Projektant navrhuje jako možnou variantu přidání třetí koleje až do stanice Praha Vysočany. Předložené varianty propojení obou železničních tratí jsou zatím uvažovány jako negativní průkaz možné proveditelnosti. Propojení těchto tratí bude přesto dál sledováno, aby bylo uvažováno s územní rezervou do budoucna, kdy se zatížení hlavní tratě uvolní v souvislosti s realizací VRT Praha – Hradec Králové.
- c) Tramvajové spojení je uvažováno s napojením do tramvajové smyčky Ďáblice a vedením přes Letňany, mezi Čakovickými a Kbely, severně nad obcemi Přezletice a Podolanka se zaústěním do Brandýského nádraží. Variantní je průchod částí Letňany, kdy je uvažována trasa podél Kbelské a jižně od Letňan nebo podél Tupolevovy a Veselské ulice. Preferována byla druhá trasa.

5) Kolejové spojení Hostivice

- a) Projektant představil 2 varianty napojení tramvajové trati ze smyčky Sídliště Řepy na železniční trať č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice.
 - a. Varianta 1 spočívá v napojení stávajících kolejí ve smyčce 2 kolejemi do „hostivického“ zhlaví železniční stanice Praha-Zličín.
 - b. Varianta 2 je zkoordinována s novou polohou tramvajové smyčky Sídliště Řepy tak, jak je zanesena v Metropolitním plánu hl. m. Prahy. Metropolitní plán uvažuje s prodloužením tramvajové tratě do Zličína. Propojující koleje varianty 2 jsou navrženy tak, aby nebyly v kolizi s tramvajovou smyčkou ani s navazujícími kolejemi směr Zličín.
- b) Ze strany zástupců IPR a IDSK nebylo vzneseno žádných připomínek k oběma návrhům.
- c) Dále byl předložen návrh provozu na trati Praha-Smíchov – Hostivice v podobě nákrešného jízdního řádu. Grafikon vychází z výhledového provozu na trati po realizaci projektu modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Praha. V návrhu je uvažováno s nasazením jednotek systému TRAM-TRAIN v intervalu 30 min, proložených osobními vlaky

směr Praha-Smíchov, rovněž v intervalu 30 minut ve špičce. K obracení souprav dochází v žst. Hostivice na koleji č. 3 (po modernizaci trati Praha – Kladno) elektrizované střídavou soustavou 25kV 50Hz. To umožní úpravu infrastruktury zavedením trakce pouze v úseku Praha-Zličín – Hostivice, tj. v zásadě mimo žst. Hostivice. Na jednání byl vznesen alternativní návrh spočívající ve využití koleje č. 5 pro obracení souprav a její elektrizaci stejnosměrnou soustavou používanou pro tramvajové tratě na území hl. m. Prahy tak, aby mohla být využívána pouze jednosystémová vozidla, nikoliv vícesystémová, a to za cenu úprav trakce v žst. Hostivice.

6) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou - Dobříš

- a) Projektant představil 2 místa napojení a to v prostoru křížení železniční tratě s tramvajovou u tramvajové smyčky Braník a v prostoru u zastávky Praha – Modřany.
- b) Projektant přednesl výhody a nevýhody jednotlivých variant napojení (1. varianta v místě žst. Braník, 2. a 3. varianta v místě zastávky Modřany) zástupcům IPR a IDSK, na jejichž základě byla zástupci preferována varianta napojení v místě zastávky Modřany - varianta 2 (červená trasa) s vedením stopy v ose bývalé vlečky.
- c) Dále byl představen GVD a přednesy závěry Posouzení zavedení Tram-Train v relaci Praha-Modřany - Dobříš z pohledu dopravní technologie
- d) Zástupci IPR a IDSK vznesli požadavek na koordinaci se souběžnými projekty prodloužení tramvajové tratě do Komořan a přeložení komunikace Komořanské ulice.

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 29. 6. 2017
Místo: Krajský úřad Středočeského kraje
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem
Věc: Koordinační jednání
Vyhotovil: Ing. Lukáš Svoboda, Ing. Libor Martínek, Ing. Kamil Orálek, Ing. Miroslav Zajíc
Vyhotoveno: 30. 06. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č. 1)

Program jednání:

Koordinace a stanovení postupu při řešení problematiky zajištění zlepšení dopravní dostupnosti mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem prostřednictvím kolejové dopravy.

I. Tramvajová trať Depo Písnice – Vestec – Jesenice

Na základě závěrů z minulého jednání bylo ze strany zhotovitele (MTP) představeno rozpracované technické řešení a hrubé posouzení investičních nákladů pro dvě sledované stopy, tj. zahlobbená varianta (tunel pod Jesenicí) a upravená varianta podél dálnice D0. Pro tyto varianty byl zpracován odhad investičních nákladů, který je uveden v příloze tohoto záznamu.

Zhotovitel na podkladě požadavku objednatele vznesl dotaz na obec Vestec a město Jesenici týkající se výhledového rozvoje obou obcí směrem k dálnici D0. Současně byl vznesen dotaz na IPR týkající se výběru finální varianty vedení TT na území hl. m. Prahy (stopa Depo Písnice – Libuš).

K výše uvedenému se přítomní vyjádřili:

KSÚS: Varianty s investičními náklady dosahujícími 6 mld. Kč vč. DPH a více jsou pro Středočeský kraj neakceptovatelné a tyto varianty nemá smysl dále sledovat. Toto rozhodnutí bude konzultováno s p. radním pro dopravu ing. Petráčkem.

IDSK: S ohledem na rozvoj města Jesenice a navazujících oblastí, je bezpodmínečně nutné řešit dopravní spojení na hl. m. Prahu prostřednictvím kolejové dopravy. V rámci ekonomického hodnocení je nutné provést propočty provozních nákladů.

Závěr:

- 1. Na základě diskuze a s ohledem na budoucí rozvoj obcí Vestec, Jesenice a vybudování dálnice D3 bylo přítomnými rozhodnuto o dalším rozpracování tzv. tyrkysové stopy = povrchová kolejová doprava podél dálnice D0 a to ve variantě tramvajové tratě a ve**

variantě povrchového metra. Pro tyto varianty bude zpracováno ekonomické vyhodnocení na podkladě výsledků z dopravního modelu (zpracovatel TSK)

- 2. Vstupní parametry pro dopravní model budou odsouhlaseny na separátním projednání (KSÚS, MP, IDSK). (Termín: 10. 7. od 14:00 v Metroprojektu)**
- 3. MP a KSÚS informovali o dalším předpokládaném časovém průběhu: Optimalizovaný dopravní model do 15. 9. 2017 (zajišťován ve spolupráci s TSK), ekonomika (záměr projektu dle metodiky Ministerstva dopravy) nejpozději do 15. 10. 2017.**
- 4. MP zajistí odpovědi dotčených obcí (Jesenice, Vestec) – termín do 15. 7. 2017**
- 5. IPR stanoví definitivní variantu vedení TT v oblasti Depo Písnice-Libuš a to včetně definování stanic - termín nejpozději do 14 dnů. Metroprojekt poskytne IPR součinnost**

Zapsal: Ing. Svoboda, Ing. Martínek

II. Studie „Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy“

a) Tramvajová trať Zdiby

- Zhotovitel předložil varianty trasování a zakončení TT Kobyličky – Zdiby – (Líbeznice).
- Trasování TT v ose silnice II/608 až do prostoru za křižovátku D8-II/608-I/9 na území obce Sedlec je bez připomínek.
- Pokračování dále do Líbeznice podél silnice I/9 bylo shledáno jako problematické z hlediska přímé obsluhy Líbeznice, uplatnění najde v souvislosti s novou zástavbou obcí Líbeznice a Bašť.
- V současnosti jsou zpracovávány charakteristické příčné řezy a řešení kolejového rozvětvení v prostoru před voz. Kobyličky.
- DP hl. m. Prahy preferuje situování měnárny pro první etapu na území hl. m. Prahy v návaznosti na dodavatele PRE.

Závěr

- 1. Zhotovitel dokončí TES varianty TT se smyčkou za dálnicí D8 – Termín: do 15. 7. 2017**
- 2. Zhotovitel zajistí stanovisko k navržené TT od obce Zdiby, IPR, DP hl. Prahy. Dále zhotovitel zajistí stanovisko k nutnosti úpravy ÚP hl. m. Prahy a obce Zdiby. Termín: do 07/2017**
- 3. Pro tuto akci bude zpracován dopravní model, jehož vstupní parametry budou odsouhlaseny na separátním projednání (KSÚS, MP, IDSK). (Termín: 10. 7. od 14:00 v Metroprojektu). Dopravní model objedná KSUS.**

4. Zhotovitel dopracuje investiční náklady dle závěrů z jednání ze dne 4. 5. 2017. V návaznosti na to bude dle výsledku dopravního modelu zpracován záměr projektu včetně ekonomického vyhodnocení
5. Zhotovitel projedná a dopracuje vedení TT ve směru na Líbeznici a to na podkladě závěrů z jednání s dotčenými obcemi, které se uskuteční dne 14. 7. 2017.

b) Tramvajová trať Opatov – Čestlice, Průhonice

- Byly předloženy prověřené varianty trasování TT Opatov – Průhonice – Čestlice. Jako problematické byly prozatím shledány především následující lokality:
 - a) Křižovatka D1-Chilská, resp. průjezd v těsné blízkosti Šeberova. Návrh TT bude koordinován s připravovaným novým územním plánem hl. m. Prahy - tzv. Metropolitním plánem. V hl. m. Praze. Preferována je výhradně varianta podél D1 vlevo s obsluhou Kateřinek a západního okraje Újezda. Ve věci úpravy křižovatky Chilská-Na Jelenách-K Hrnčářům bude kontaktován Ing. Šebesta (TSK), který má na starosti přípravu přestavby křižovatky. V koordinaci s přípravou přeložek inž. sítí v prostoru mostu přes stanici metra Opatov bude provedeno prověření možnosti založení podzemního rozvětvení tratí ve směru Háje a Průhonice.
 - b) Překročení biokoridoru údolí Botiče ve společném koridoru s dálnicí – bude řešeno standardním postupem v rámci posouzení vlivů stavby na životní prostředí, případně bude snaha nalézt jiné schůdné řešení.
 - c) Ukončení v Čestlicích v prostoru poblíž exitu 8 dálnice D1. Současná lokalita směrem k Nupakům byla vytipována s ohledem na možnost zachování stávající okružní křižovatky u výjezdu z dálnice. Na základě závěru z jednání s vlastníky a nájemci nemovitostí KZ Průhonice-Čestlice konaného dne 14. 6. bude prověřena možnost ukončení TT v připravované KZ Čestlice JIH (jižně od D1 směrem k Průhonicům), na jejímž okraji je možno po dohodě zároveň situovat obratiště a záchytné parkoviště. V rámci prověření dojde i k projednání se sousedními obcemi v termínu 26. 7. 2017.
- Z jednání s vlastníky a nájemci nemovitostí KZ Průhonice-Čestlice vyplynula i potřeba akcentovat co nejvyšší cestovní rychlost nově navrhovaného systému.

Závěr

1. Záměr bude projednán dne 13. 9. 2017 v rámci dopravní komise MČ Praha 11.
2. Zhotovitel dopracuje vybranou variantu podél dálnice D1 se zakončením u nově vznikající OZ Praha-Jih na k. ú. Čestlic.

3. **Zhotovitel zajistí stanovisko IPR, Průhonic a Čestlic v návaznosti na úpravu ÚP. Termín: 08/2017**
4. **Pro tuto akci bude zpracován dopravní model, jehož vstupní parametry budou odsouhlaseny na separátním projednání (KSÚS, MP, IDSK). (Termín: 10. 7. od 14:00 v Metroprojektu). Dopravní model objedná KSUS.**
5. **Zhotovitel dopracuje investiční náklady dle závěrů z jednání ze dne 4. 5. 2017. V návaznosti na to bude dle výsledku dopravního modelu zpracován záměr projektu včetně ekonomického vyhodnocení**

c) Kolejové spojení Praha – Kostelec nad Černými Lesy

- Byly předloženy varianty trasování spojení Praha – Kostelec nad Černými lesy. Propojení s železniční sítí na stávající trať Praha – Benešov (součást IV. tranzitního koridoru) je za současného stavu nereálné, trať se díky kumulaci nákladní, dálkové a příměstské dopravy blíží vyčerpání kapacity. Uvolnění kapacity lze očekávat až v souvislosti vybudováním vysokorychlostního úseku Praha – Benešov, které je však stále ve stadiu úvah, přednost momentálně dostala VRT Praha – Drážďany. Ostatní varianty bez napojení na železniční síť (podél obchvatových tras silnic I/12 v Běchovicích nebo I/2 v Říčanech) nesplňují jeden z hlavních bodů zadání – přímočarost a tedy i atraktivitu pro cestující vlivem nižší cestovní rychlosti a změny směřování přepravního proudu mimo železniční linku S9. Jejich další nevýhodou je velmi nízká atraktivita pro přímou obsluhu území.
- Z hlediska obsluhy stávající zástavby zůstává varianta trasovaná ve stopě stávající silnice I/2 skrz Říčany, Mukařov, Louňovice a Vyžlovku. Tato varianta však připadá v úvahu až po dobudování obchvatu dotčených obcí, aby společný dopravní prostor s kolejovou dopravou sdílela pouze zbytková místní obslužná automobilová doprava.
- Alternativou k výše uvedené tramvajové, resp. „light rail“ variantě může být varianta železniční, odbočující ze současné tratě v lokalitě „K Říčanskému lesu“, ve které by byl s ohledem na sklon terénu a zástavbu situován tunelový portál. Trať by následně tunelem pokračovala směrem na Tehovec, Mukařov a Louňovice, s ohledem na hustotu zástavby, přítomnost vodních ploch, apod. by však bylo nutné detailně prověřit možnosti trasování, délku tunelových úseků a související max. rychlost, jelikož výsledná rychlost cestovní bude silně ovlivněna nutností přestupu z návazné sítě autobusů.

Závěr

1. **Zhotovitel dopracuje odsouhlasené varianty v koridoru komunikace I/2. Termín: 15. 7. 2017**
2. **Zhotovitel zajistí stanovisko IPR, SŽDC a dotčených obcí.**

3. Zhotovitel dopracuje investiční náklady dle jednání ze dne 4. 5. 2017.

Zapsal: Ing. Zajíc

d) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou - Dobříš

- Projektant předložil 4 varianty propojení:
 - Varianta 1 – v místě žst. Braník

Technicky je propojení proveditelné a rozsahem stavebních prací ze všech představených variant nejrozsáhlejší.
 - Varianta 2 – v místě zastávky „Praha-Modřany zastávka“

Tato varianta uvažuje s vedením osy v stopě nevyužívané vlečkové koleje a napojením do tramvajové trati před tramvajovou zastávkou „Nádraží Modřany“.

Tato varianta byla odsouhlasena na jednání se zástupci IPR a měla by být dále rozpracována.
 - Varianta 3 – v místě přeložky žst. Komořany

Tato varianta byla zpracována na základě jednání ze dne 16. 6. kdy byly obdrženy podklady souběžných projektů a to přeložky komunikace Komořanská a prodloužení tramvajové trati Komořany.

Napojení by bylo provedeno na „zbraslavském“ zhlaví. Výhodou tohoto řešení oproti variantě 2 je možnost zřízení dvou kolejí (pro každý směr jedna) v dostatečné délce, kde bude možné provést vyčkání vlako-tramvajových jednotek na uvolnění trati v případě zpoždění.
 - Varianta 4 – v místě smyčky prodloužené tramvajové trati Komořany

Prověřením napojení v této oblasti bylo zjištěno, že výškový rozdíl nivelety tramvajové trati a nivelety železniční trati je cca 23-25 výškových metrů a podélné sklony osy koleje dosahovaly hodnot cca 100‰. Při prezentaci tohoto prověření byla vznesena i připomínka, že smyčka byla v dalším stupni projektové dokumentace prodloužení tramvajové trati přesunuta do jiné oblasti.

Tato varianta slouží jako negativní průkaz možnosti napojení v daném místě
- Zástupci IDSK a DP konstatovali, že smysluplné jsou pouze varianty 2 a 3.
- Zástupce DP upozornil na neaktuálnost vstupních podkladů.

Závěr

- 1. Zhotovitel dopracuje dvě varianty – propojení v místě zastávky „Praha - Modřany zastávka“ a v místě přeložky žst. Komořany. Termín: 15. 7. 2017**
- 2. Zhotovitel zajistí aktuální podklady přeložky v Komořanech (kontakt – DP hl. m. Prahy)**
- 3. Zhotovitel zajistí stanovisko IPR a SŽDC.**
- 4. Zhotovitel dopracuje investiční náklady dle jednání ze dne 4. 5. 2017.**

e) Kolejové spojení Hostivice

- Předloženy dvě varianty propojení tramvajové a železniční sítě v prostoru tramvajové smyčky Řepy s nádražím Zličín. Variantní napojení se liší v závislosti na posunu stávající tramvajové smyčky a realizace propojení tramvajové tratě z Řep do Zličína.
- Byly předloženy předběžné stavební náklady včetně elektrifikace tratě do Hostovic
- Zástupci IDSK souhlasí s variantním řešením.
- Zástupci DP preferují posun tramvajové smyčky.

Závěr:

- 1. Realizace variant bude závislá na řešení dopravy v Praze.**
- 2. Zhotovitel dopravuje PD v předložených a odsouhlasených variantách – Termín 15. 7. 2017.**
- 3. Zhotovitel zajistí stanovisko IPR a SŽDC.**
- 4. Zhotovitel dopravuje investiční náklady dle jednání ze dne 4. 5. 2017.**

f) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

- Předloženy varianty železniční a tramvajové. Železniční spočívají v doplnění kolejové oblouku u Mochova mezi tratě Praha – Čelákovice a Čelákovice – Neratovice. Tramvajové jsou napojeny na tramvajovou smyčku Ďáblice a vedou severně nad obcemi Přezletice, Podolanka, Popovice a jsou zaústěny do železniční stanice v Brandýse.
- Železniční řešení – pouhé doplnění oblouku je nedostatečné bez zřízení nové koleje až do Vysočan, jelikož dle stávajícího grafikonu je nemožné přidat na kolej Praha – Čelákovice další spoj. Z tohoto důvodu tato varianta nebude dále sledována.
- V územním plánu v této lokalitě počítají s vedením kolejové trasy pouze Přezletice. Podolanka o přiblížení tratě k jejich obci nemá zájem. Brandýs dosud nebyl osloven.
- Zástupce IDSK preferuje červenou linii, vedoucí po severní straně Letňan. Současně doporučuje trasu přimknout k variantnímu řešení kolejové odbočky VRT na Brandýs, aby se zúžil kolejový koridor.
- Byly předloženy předběžné stavební náklady včetně elektrifikace.

Závěr:

- 1. Zhotovitel dopravuje upravenou červenou variantu – Termín 15. 7. 2017.**
- 2. Zhotovitel zajistí stanovisko IPR, SŽDC a dotčených obcí Přezletic, Podolanky a Brandýsa.**

3. Zhotovitel dopracuje investiční náklady dle jednání ze dne 4. 5. 2017.

Zapsal: Ing. Orálek

S ohledem na dopracování TT Zdiby, TT Čestlice – Průhonice zejména s ohledem na zpracování dopravního modelu a ekonomického hodnocení, zhotovitel navrhne dodatek týkající se posunutí termínu plnění pro tuto akci, který předloží objednateli v termínu do 15. 7. 2017.

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.



PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 29.6.2017

Na StčKÚ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 11. 7. 2017
Místo: Sídlo IPR Praha, Vyšehradská 57, Praha 2
Projekt/Akce: **Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem**
Objednatel: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zástupce objednatele: Ing. Svoboda Lukáš
mail: lukas.svoboda@ksus.cz
telefon: +420 739 327 213
Investor: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zpracovatel dokumentace: **METROPROJEKT Praha a.s.** (I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2)
Kontaktní osoba: Ing. Kamil Orálek
mail: oralek@metroprojekt.cz
telefon: +420 731 401 614
Kontaktní osoba: Ing. Zajíc Miroslav
mail: zajic@dip.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: **Projednání se zástupci IPR**
Vyhotovil: Ing. Zajíc, Ing. Orálek
Vyhotoveno: 11. 7. 2017
Jednání přítomni: viz. přiložená prezenční listina

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s postupem příprav jednotlivých záměrů.

1) Kolejové spojení Praha - Kostelec nad Černými lesy

- Studie prokazuje negativní průchodnost územím, především kvůli vyčerpané kapacitě jak komunikace I/2 tak z hlediska železničních tratí, na které by mělo kolejové spojení navazovat.

2) Tramvajová trať Opatov – Čestlice, Průhonice

- Byl předložen návrh trasy tramvajové tratě a umístění jednotlivých zastávek.
- Zástupci IPRu vyjádřili nesouhlas s umístěním parkoviště P+R u Vestecké spojky. Parkoviště se nachází v nezastavitelném území hl. m. Prahy.
- Vznikl požadavek na překročení dálnice D1 a Vestecké spojky spolu s jejím napojením na dálnici D1 pod úrovní terénu.
- Zástupci IPRu upozornili na problematiku EXITu 2 dálnice D1 a Kateřinek, kde při bližším projednání mohou vzniknout obtíže, které by mohly ohrozit jeho hladký průběh.

3) Tramvajová trať Zdiby

- Byl předložen návrh trasy tramvajové tratě a umístění jednotlivých zastávek.
- Umístění smyčky Dolní Chabry se nachází v nezastavitelném území a v případě jejího umístění je třeba měnit územní plán. Doporučeno sledovat pouze smyčky Zdiby I a Zdiby II s tím, že je možné umístit měničnu trakčního napájení do izolační zeleně v blízkosti křižovatky Zdiby x Ďáblice v Dolních Chabrech.
- Zástupci IPRu vyjádřili obavy ohledně možného nezanesení tramvajové tratě do zásad územního rozvoje. Z jejich strany bylo projektantovi doporučeno vyžádání územně plánovací informací, vzhledem ke změnám zásad územního rozvoje.

4) Kolejové spojení Brandýsa nad Labem s Prahou

- Se zástupci IPR byly projednány obě variantní polohy tramvajové tratě na území Hl. m. Prahy a to severně kolem Letňan (červená varianta) vedoucí přes smyčku Sídliště Ďáblice ke stanici metra Ládví i jižní trasu (modrá varianta) kolem Letňan vedoucí ke smyčce Sídliště Ďáblice přes stanici metra Letňany (tato varianta není preferována IDSK a dále nebude sledována).
- K jižní (modré) variantě byly vzneseny připomínky za areálem Letňany, kde je trasa vedena v těsné blízkosti oblasti chráněné NATUROU 2000 a je otázkou, zda se vedle stávající výstavby vejde nová komunikace včetně tramvajové tratě.
- U severní (červené) varianty zástupci IPR upozornili na biocentrum a biokoridor mezi Ďáblicemi a Libereckou ulicí, kterým je veden nový návrh TT.
- Zástupce IPR upozornil na průchod parkem u Tupolevovy ulice, kde by trasa mohla být přiblížena blíže ke koridoru vozovky. Negativem ovšem může být kolize s inženýrskými sítěmi vedoucí souběžně s ulicí.
- Doplnit nové tramvajové zastávky
- V místě přechodu železniční tratě Praha – Neratovice se vyhnout nově plánované výstavbě, jež by měla být v současné době v územním řízení. Zástupce IPR pošle dostupné podklady.
- V Čakovicích se vyhnout území ZVO a vycházet z Metropolitního plánu.

5) Kolejové spojení Hostivice

- Zástupci IPR souhlasí s oběma variantami napojení za smyčkou Sídliště Řepy. Smysluplnější varianta je s posunem stávající smyčky, jež do budoucna neznemožní případné prodloužení tramvajové trati do Zličína, jež je zaneseno do Metropolitního plánu.

6) Kolejové spojení Zbraslav – Vrané nad Vltavou - Dobříš

- Propojení tramvajové tratě bude ve dvou místech a to u ŽST Modřany a v místě, kde se přiblíží výhledové prodloužení tramvajové tratě do Komořan k přeložené železniční trati Praha – Vrané nad Vltavou

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 14. 7. 2017
Místo: Obecní úřad Zdiby
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem
Objednatel: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zástupce objednatele: Ing. Svoboda Lukáš
mail: lukas.svoboda@ksus.cz
telefon: +420 739 327 213
Investor: **Středočeský kraj** (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zpracovatel dokumentace: **METROPROJEKT Praha a.s.** (I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2)
Kontaktní osoba: Ing. Kamil Orálek
mail: oralek@metroprojekt.cz
telefon: +420 731 401 614
Kontaktní osoba: Ing. Zajíč Miroslav
mail: zajic@dip.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: **Koordinace postupu přípravy záměru se zástupci obcí Zdiby a Sedlec**
Vyhotovil: Ing. Trešl
Vyhotoveno: 14. 7. 2017, opraveno 17.7.
Jednání přítomni: viz příložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s postupem přípravy, zejm. projednání s vlastníky pozemků.

- 1) Oprávnění k jednání ve věcech přípravy stavby včetně majetkoprávního projednání jsou investor a jeho mandatáři, za dotčené obce pak starosta a jím pověřené osoby.
- 2) Investor žádá zástupce dotčených obcí o zastavení jednání osob neoprávněných nebo nepověřených.
- 3) Halový komplex spol. Goodman je ve fázi posuzování vlivu stavby na životní prostředí, následně budou zástupci společnosti, resp. firmy pověřené projekční přípravou záměru připraveny k eventuální spolupráci.
- 4) Studie bude projednána v radě hl. m. Prahy, resp. StČ kraje.
- 5) Objednatel svolá schůzku s majiteli dotčených pozemků - p. Trapem a pí Valentovou a p. Seyfriedem za pomoci zástupců dotčených obcí.
- 6) Pí Grohové bude předložen upravený návrh situačního řešení zakončení TT v prostoru křižovatky D8-I/9-II/608.

Doložka účastníků jednání:


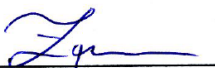



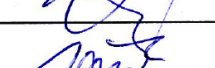
Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.

		DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ PROJEKTY S.R.O. projektová, inženýrská a konzultační kancelář Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 4 IČO 48592722		
PRESENČNÍ LISTINA				
Místo konání: Oú Zdíby		Název akce: TT Zdíby		
jméno	organizace	e-mail	telefon	podpis
Zajíc	DIPRO s.r.o.	zajic@dip.cz	733 739 093	
TREŠL	DIPRO, s.r.o.	tresl@dip.cz	736 101 081	
SVOBODA	KSUS	LUKAS.SVOBODA@KSUS.CZ	438 322 713	
VESELÝ	OBEC SEDICE	obec.sedice@volny.cz	729 192 187	
ŽÁČEK	ZDIBY	zacek@obc-zdiby.cz	604 262 368	

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 7. 8. 2017
Místo: Ředitelství silnic a dálnic, Na Pankráci
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Kobylice - Zdiby
Objednatel: Středočeský kraj (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zástupce objednatele: Ing. Svoboda Lukáš
mail: lukas.svoboda@ksus.cz
telefon: +420 739 327 213
Investor: Středočeský kraj (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zpracovatel dokumentace: DIPRO spol. s r.o. (Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 12)
Kontaktní osoba: Ing. Zajíc Miroslav
mail.: zajic@dip.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: Vedení TT v prostoru MÚK Zdiby
Vyhotovil: Ing. Ondřej Trešl
Vyhotoveno: 7.8. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s možnostmi vedení TT kolem, resp. v prostoru MÚK Zdiby (exit 1, D8 x I/9 x II/608).

1) Zdůvodnění navrhovaného stavu (varianty):

- TT původně měla být vedena přibližně v trase uvažované lávky pro pěší severně od MÚK. Protože sousední pozemky jsou obsazeny buď developerskými záměry nebo jejich majitelé se zábořem nesouhlasí, byla navržena varianta uvnitř záboře pro MÚK.
- Definitivní podoba MÚK Zdiby závisí na poloze Pražského okruhu a na případném rozvoji letiště Vodochody. Přednostně je k realizaci připravována direktní větev ve směru D8 od Prahy na I/9 do Líbeznic (přibližně větev A).
- Cílovou podobou úrovně křižovatky větví MÚK x I/9 x II/608 má být okružní křižovatka. Řešení s průsečnou křižovatkou řízenou SSZ, které připravuje soukromý investor, je nutno považovat za dočasné.
- Umístění areálu DUN + RN bylo voleno optimálně pro odvodnění MÚK Zdiby, včetně gravitačního odtoku do Přemýšlenského potoka.


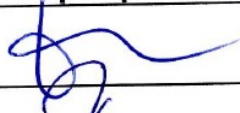

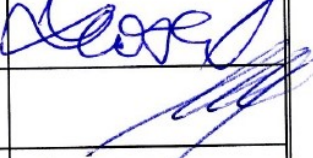
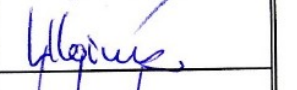
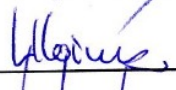
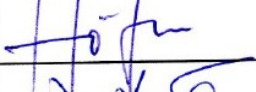

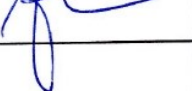
2) Na jednání bylo dohodnuto:

- Umístění areálu DUN + RN jinde v křižovatce s sebou ponese technické komplikace a zvýšení nákladů (zejména prodloužení části odtoku v kanalizaci).
- Tvar tramvajové smyčky a areálu DUN + RN lze vzájemně přizpůsobit tak, aby v prostoru mezi větvemi C, E a B mohly koexistovat.
V tomto případě by bylo nutné upravit DUD a RN, včetně doplnění dalších technologií, a tvar smyčky tak, aby smyčka nebyla půdorysně nad nádržími. Současně by bylo nutno vyřešit tvar smyčky tak, aby bylo možno DUN a RN provozovat podle požadavků a technických možností ŘSD.

- Řešení úrovně křižovatky větví MÚK x I/9 x II/608 jako průsečné řízené SSZ, tak jak ji připravuje soukromý investor, je nutno považovat za dočasné, mimo jiné bude nutno dořešit správcovství SSZ.
- V případě realizace úrovně křižovatky větví MÚK x I/9 x II/608 jako okružní bude voleno prodloužení tramvajového přemostění tak, aby mimoúrovňově vykřížilo i okružní křižovatku. Toto řešení s přemostěním křižovatky znamená nutnost vymístit tramvajovou smyčku z prostoru MUK Zdiby (z důvodů výškových).
- Projektantovi MÚK Zdiby bude zaslán zpřesněný podélný profil TT.
- Dokud nebude znám tvar křižovatky D8 x I/9 a umístění Pražského okruhu nelze uvažovat o křížení dálnice tramvaj v tomto důležitém uzlu.

Zaznamenal: Ing. Ondřej Trešl

Doplnil: Ing. Lukáš Kořínek

		DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ PROJEKTY S.R.O. projektová, inženýrská a konzultační kancelář Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 4 IČO 48592722		
7. 8 .2017		PRESENČNÍ LISTINA		
Místo konání: ŘSD		Název akce: Zlepšení dostupnosti v okolí hl. m. Prahy TT Kobylisy – Zdiby		
jméno	organizace	e-mail	telefon	podpis
TREŠL	DIPRO, s.r.o.	tresl@diapro.cz	736101081	
KORAL	ŘSD ČR	Petr.koral@rsd.cz	724269991	
ZLOPKA	ŘSD ČR	LENKA.ZLOPKA@rsd.cz	284009295	
HRADBECKÝ	ŘSD ČR	radim.hradbecky@rsd.cz	603594420	
Lukáš Kořínek	PUDIS a.s.	lukas.korinek@pudis.cz	267004274	
Martin Höfner	PUDIS a.s.	martin.hofner@pudis.cz	603828671	
JUDITA UL	ŘSD ČR, PU	JUDITA.UL@rsd.cz	604417663	
SVOBODA	USUS	LUCAS.SVOBODA@ususc.cz	739327215	

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 28. 8. 2017
Místo: Obecní úřad Zdiby
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem
Objednatel: Středočeský kraj (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zástupce objednatele: Ing. Svoboda Lukáš
mail: lukas.svoboda@ksus.cz
telefon: +420 739 327 213
Investor: Středočeský kraj (Zborovská 11, 150 21 Praha 5)
Zpracovatel dokumentace: METROPROJEKT Praha a.s. (I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2)
Kontaktní osoba: Ing. Kamil Orálek
mail: oralek@metroprojekt.cz
telefon: +420 731 401 614
Kontaktní osoba: Ing. Zajíč Miroslav
mail: zajic@dip.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: Koordinace postupu přípravy záměru se zástupci obcí Zdiby a Sedlec
Vyhotovil: Ing. Trešl
Vyhotoveno: 28.-29. 8. 2017
Jednání přítomni: viz příložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s postupem přípravy, zejm. projednání s vlastníky pozemků a ŘSD.

- 1) Na základě nesouhlasu vlastníků pozemků parc. č. 185/2 v k.ú. Sedlec u Líbeznic byly zpracovány další varianty ukončení, resp. i průtahu tramvajové trati v lokalitě Nová pošta ve Zdibech. Protože možnosti umístit TT v území jsou minimální, bylo přikročeno k jednání s Ředitelstvím silnic a dálnic ve věci možnosti využití záboru pro křižovatku D8-I/9-II/608. Závěrem jednání je prozatím konstatování, že koordinace bude možná, až bude známa definitivní poloha Pražského okruhu a počet pruhů v dotčeném úseku dálnice D8.
- 2) Jako další varianta k dosud prověřeným byla zkoumána možnost situování tramvajového a částečně i autobusového obratiště na sousedních pozemcích před prodejnou LIDL. Přítomný zástupce LIDL Česká republika v.o.s. možnost vzájemné spolupráce předem nevyloučil, zároveň však uvedl, že investované prostředky mají dlouhodobou návratnost a prvotním zájmem společnosti LIDL bude ochrana realizované investice.
- 3) Na základě nabídky vlastníků pozemků podél silnice I/9 směrem k Sedlci na možnost jednání o odprodeji bude zpracována varianta umístění terminálu s parkovištěm P+R na těchto pozemcích, jelikož z dopravního hlediska se situování terminálu v sousedství této komunikace jeví jako nejvýhodnější.



DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ PROJEKTY S.R.O.
projektová, inženýrská a konzultační kancelář
Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 4
IČO 48592722

28.8.2017

PRESENČNÍ LISTINA

Místo konání:

Obč. Zdraví

Název akce:

TT Kobylisy – Zdraví

jméno	organizace	e-mail	telefon	podpis
TREŠL	DIPRO, s.r.o.	tresl@lip.cz	736 101 081	
Zojic	Dipro, s.r.o.	zojic@lip.cz	733 739 093	
MALINA	Praha - ITC Dol. Chabov	miroslav.malina @dchabov.cz		
HROBEK	LIDC ČOV.05.	marek.hrodek @lidl.cz	602 481 291	
VESELY	OBEC SEDLEC	edec_sedlec @volny.cz	424 142 781	
ŽÁČEK	ZDIBY	zacck @obeczdruby.cz	604 267 368	

Doložka účastníků jednání:

Účastníci jednání berou na vědomí, že:

Z jednání je vyhotoven koncept písemného záznamu, který bude zaslán všem účastníkům jednání, a to na jejich e-mailovou adresu.

Účastník jednání je oprávněn do pěti pracovních dnů ode dne odeslání konceptu záznamu na jeho e-mailovou adresu vznést vůči obsahu záznamu námitky s řádným zdůvodněním. Obsah záznamu lze napadnout v případě, že vyhotovený záznam obsahuje nepravdivé údaje, některá závažná vyjádření neobsahuje vůbec či je v určitých částech nesrozumitelný.

Nevznese-li účastník jednání vůči obsahu konceptu záznamu žádné námitky v předepsané lhůtě, považuje se pak tento záznam za potvrzený účastníkem jednání.

Účastník odesláním mailem potvrzuje, že je oprávněn zastupovat a jednat v zájmu firmy, kterou na tomto jednání zastupuje a na základě toho činit návrhy, zaujímat stanoviska k jednotlivým bodům jednání, vznášet námitky a zavazovat svou firmu k úkolům z tohoto jednání pro ni vyplývajícím.