



ZPRACOVATEL DOKUMENTACE

TRAMVAJOVÁ TRAŤ HÁJE – ČESTLICE

VYHLEDÁVACÍ STUDIE VEDENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY
DO OBLASTI ČESTLIC



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P.Pavlova 1786/2
120 00 Praha 2
tel.: 296 154 111 s provolbou
fax: 296 325 153 do sekret. gen. ředitele
E-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz

OBSAH:

1. Identifikační údaje	2
2. Předmět dokumentace	2
3. Zásady řešení.....	3
4. Návrh řešení	6
5. Odhad investičních nákladů	10
6. Majetkoprávní vztahy.....	12
7. Porovnání návrhu s platným ÚPn.....	12
8. Závěr.....	13
9. Doklady	14
10. Grafické přílohy	17

Zpracovali:

Ing. Vladimír Cigánek
Ing. Jan Kykal
Ing. Věra Langmaierová
Ing. Milena Medřická
Ing. Vlastimil Vaňourek
Ing. Jan Vodička
Miroslav Cibulka
Hana Štroblová

1. Identifikační údaje

Název akce:	<p>TRAMVAJOVÁ TRATĚ HÁJE – ČESTLICE</p> <p>Vyhledávací studie vedení tramvajové dopravy do oblasti Čestlic</p>
Objednatel:	<p>Obec Čestlice</p> <p>Pitkovická 17, 251 01 Čestlice</p>
Projektant:	<p>METROPROJEKT Praha a.s.</p> <p>I.P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2</p>
Místo:	<p>Praha 11, Petrovice, Křeslice, Čestice, (Praha 22, Újezd u Průhonic, Průhonice)</p>
Obec:	<p>Praha, Petrovice, Křeslice, Čestlice (Újezd u Průhonic, Průhonice)</p>
Kraj:	<p>Hlavní město Praha, Středočeský kraj</p>

2. Předmět dokumentace

2.1. Předmět dokumentace ve smyslu zadání

Rozsah studie, respektive vedení trasy nové tramvajové trati odpovídá zadání objednatele a je uvažováno v relaci Háje (stanice metra) – Čestlice, bez řešení návazností na stávající síť tramvajové dopravy.

Jedná se tedy o prostorově izolovanou tramvajovou trať, pro kterou je nezbytné zajistit alespoň základní provozně technologické zázemí (vozidla, jejich deponování, opravy, údržba, napájení atp.). Tato problematika je předmětem samostatného textového komentáře.

V oblasti Jižního Města je z tohoto hlediska TT vedena ve stopě, která je sledována v rámci řešení výhledově uvažované východní tramvajové tangenty (studie zpracovaná pro Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy v prosinci 2013).

Vlastní způsob zpracování studie odpovídá požadavkům zadání, kdy základním principem byla průběžná konzultace dílčích pracovních kroků se zástupci objednatele a postupné upřeshňování výsledného návrhu řešení. Závěry z těchto konzultací a dalších jednání jsou součástí dokladové části dokumentace.

V této souvislosti je nutné zdůraznit záznam z jednání, které se uskutečnilo v Institutu plánování a rozvoje hl.m. Prahy dne 9.1.2014. Závěry z tohoto jednání lze chápat jako celkově negativní postoj IPR k záměru realizace sledované tramvajové trati.

Studie byla následně dopracována při vědomí této skutečnosti podle původního zadání a doplňujících dispozic objednatele.

2.2. Cíle dokumentace

Vyhledávací studie vedení tramvajové dopravy do oblasti Čestlic je v souladu s požadavky objednatele prioritně zaměřena na vytipování možného koridoru vedení trati dotčeným územím v relaci Háje – Čestlice.

Vlastní dokumentace sleduje zejména následující problémové otázky:

- vytipování možného koridoru pro vedení trasy, případné variantní možnosti průchodu trasy dotčeným územím
- ověření směrového a výškového řešení vybraných tras
- ověření majetkoprávních vztahů v dotčeném území
- rámcový odhad investičních nákladů
- textový komentář řešené problematiky

Nezbytnou součástí prací v rámci zadané problematiky byla konzultace navrhovaného řešení s OÚR MHMP a rovněž zakres trasy do platného Územního plánu hl.m. Prahy

V oblasti Čestlic byly možnosti vedení trasy kolejové dopravy sledovány v úzké součinnosti s objednatelem. Konkrétně se jednalo o potvrzení zásad vložení trasy TT do území včetně jejího ukončení, umístění zastávek a případného dalšího rozvoje.

Potenciální (sledované) varianty vedení TT byly ověřovány z hlediska:

- situace navrhovaného vedení trasy včetně případných lokálních modifikací
- výškového průběhu trasy tramvajové trati (podélný profil)
- prostorových dopadů do přilehlého území
- majetkoprávních vztahů v dotčeném území

Pro výslednou (vybranou) variantu řešení je navíc zpracován:

- rámcový odborný odhad investičních nákladů
- průmět návrhu do platného ÚP hl.m. Prahy

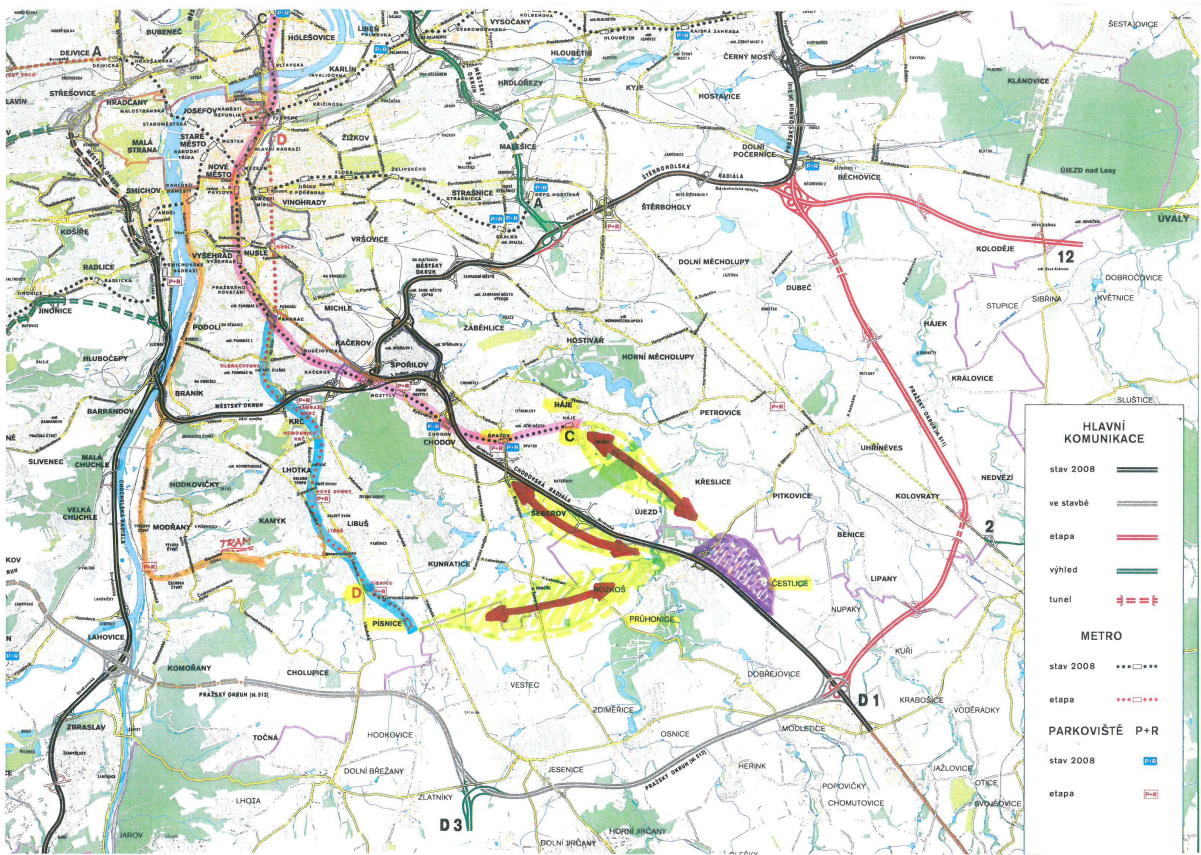
Studie je zpracována jako pracovní podkladový materiál pro potřeby objednatele s tím, že na ni může navázat další potenciální projektová příprava uvažovaného záměru. Je však třeba mít na paměti veškeré systémové souvislosti a problémové otázky uvažovaného kolejového propojení a příslušně na ně reagovat.

3. Zásady řešení

3.1. Úvod

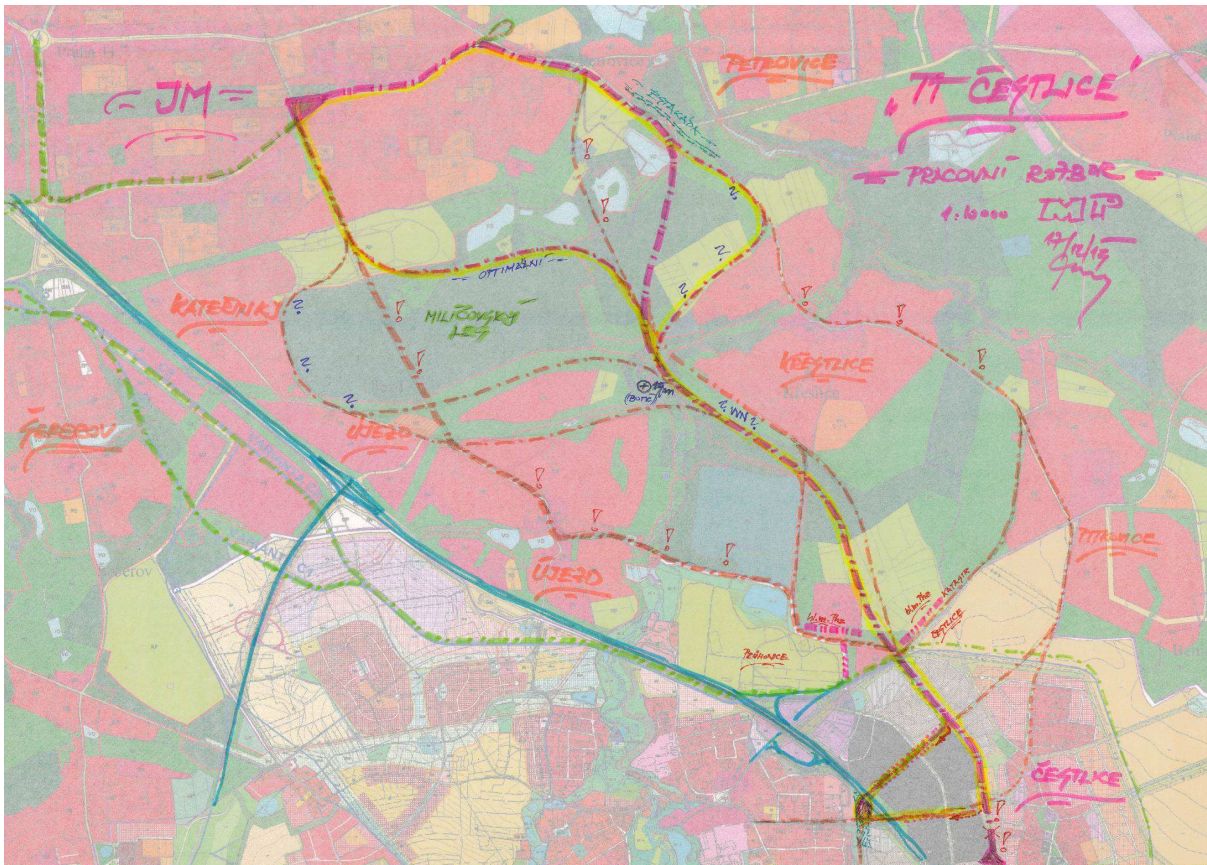
Vzhledem k celkovému rozsahu prací a zejména pak délce trasy jako takové byly první pracovní rozvahy pouze hrubě orientační a soustředily se na základní princip prostupnosti trasy řešeným územím, který vycházel z různých potenciálně možných koridorů, respektive vazeb ve vztahu k hl.m. Praze. Ty jsou patrné z následujícího schématu.

Jižní poloha systémové vazby nabízí potenciální vztah k výhledově uvažované trase metra D v oblasti Písnice, střední poloha pak relaci k oblasti Opatova vedenou jihozápadně podél dálnice D1. Podle zadání studie pak byla sledována pouze vazba v relaci Háje – Čestlice patrná jako severní poloha systémové vazby.



Schema systémových vazeb

Dalším krokem pak bylo rozpracování možností vedení trasy dotčeným územím s cílem konkretizovat možnosti řešení, které by byly obecně reálné a celkově akceptovatelné. Přehled potenciálních koridorů vedení trasy v relaci Háje – Čestlice je patrný z následujícího schématu, které bylo zároveň základním podkladem pro pracovní konzultaci řešené problematiky s pracovníky IPR hl.m. Prahy.



Schema variantních možností vedení tramvajové trati

Předmětem jednání byla pracovní konzultace v rovině potenciálních možností řešení zadané problematiky. Na základě vstupní informace o zadání studie a prezentace prvních námětových možností vedení trasy tramvaje širším zájmovým územím (viz příložené grafické schéma) byla problematika záměru diskutována jednak z celosystémového hlediska a dále z hlediska potenciálních možností vlastního vedení trasy.

V celosystémové rovině byly diskutovány zejména otázky významu a efektivity TT, vazba na systém TT města, časové aspekty dopravy do města, flexibilita kolejového systému v porovnání s nekolejovou dopravou (BUS), nevhodnost překonání „zeleného okraje města“, otázka provozovatele a investora trati a další.

Z hlediska vlastního vedení trasy zájmovým územím byly prakticky vyloučeny varianty směřující z oblasti stanice metra Háje přímo na jih. Průchodnost území ve stopě ulice Novomeského a zejména dále jižním směrem (území dostavby, Milčovský les a rybníky) je nereálná a celkově nepřijatelná.

Za nejméně konfliktní lze považovat stopu vedenou Opatovskou ulicí, dále ulicí Výstavní s vybočením jižním směrem podél severozápadního okraje obce Křeslice. Po náročném překonání údolí Botiče pak lze sledovat koridor trasy podél jihozápadního okraje Křeslic směrem k Česticím.

Celkově vyzněla konzultace uvažovaného záměru negativně s tím, že dopravní obsluha oblasti Čestlic je dle názoru zástupců města optimálně řešitelná autobusovou dopravou, která je ve všech ohledech flexibilnější a obecně i odpovídá přepravní poptávce této lokality. Zpracování studie ve smyslu zadání lze tedy chápat pouze jako snahu o vytipování potenciální možnosti vedení trasy kolejové dopravy širším zájmovým územím, která může být v případě potřeby výhledově dále sledována a případně rozpracována. Záznam z jednání v ucelené podobě je součástí dokladové části této dokumentace.

Další postup prací

V souvislosti se stanoviskem IPR hl.m. Prahy a navazující konzultace s objednatelem (viz dokladová část) byl následně stabilizován základní názor na nejméně konfliktní polohu trasy ve vztahu k širšímu zájmovému území v trase východní stopy ve vazbě na Výstavní ulici a dále podél Křeslic do Čestlic.

Jako první konkretizovaná trasa s pracovním označením Varianta 1 pak byla pracovní ověřena verze využívající bočního vedení západně podél Výstavní ulice, která však z prostorových důvodů (prostup územím uvažované stavby jižně od křižovatky s Opatovskou ulicí) a z důvodů funkčních problémů s dopravními vazbami při bočním vedení TT dále nebyla sledována není ani graficky doložena.

Celkové spektrum variantních možností vedení TT, které byly rozpracovány tak zahrnuje varianty s pracovním označením 2 a 3. Celkem se jedná o 9 variant řešení, konkrétně Varianty 2A, 2B, 2C, dále Varianty 3A, 3B, 3C, 3D, 3E a konečně **výslednou variantu 3C1**.

Tyto varianty jsou přehledně patrné z grafické části dokumentace (přehledná situace) a následně příslušně komentovány. Výsledná varianta s označením 3C1 je pak rozpracována ve všech systémových souvislostech.

3.2. Širší vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů lze konstatovat, že navrhovaná trasa tramvajové trati ve sledované relaci má význam přesahující přímo dotčené území, neboť zajistí nejen sledovanou přepravní relaci Háje – Čestlice, ale rovněž se bude spolupodílet na dopravní obsluze přilehlého území kolejovou dopravou s odpovídající redukcí dopravy autobusové. Výhledově by pak měla tvořit součást celoměstského systému tramvajové dopravy jako takové (předpokládaný rozvoj TT – východní tramvajová tangenta).

Potenciální záměr stavby celé východní tramvajové tangenty představuje pokračování stávající trasy TT ve stopě Želivského ulice jižním směrem přes oblast Vinohradské nemocnice, Eden a Bohdalec do prostoru Michle. Na tuto trasu pak přímo navazuje vedení trati ve směru Spořilov – Opatov – Jižní Město s původně uvažovanou možností dalšího rozvoje směrem do Petrovic. Navrhovaná tramvajová trať Háje – Čestlice by tak prakticky představovala naplnění tohoto rozvojového principu a na východní tramvajovou tangentu by přímo navazovala.

Celkově je zřejmé, že navrhované tramvajové trati by z funkčního hlediska rozhodně neměly být chápány izolovaně, ale jako nedílná součást dopravní koncepce města s jasnou vzájemnou návazností, etapizací výstavby a veškerými systémovými souvislostmi.

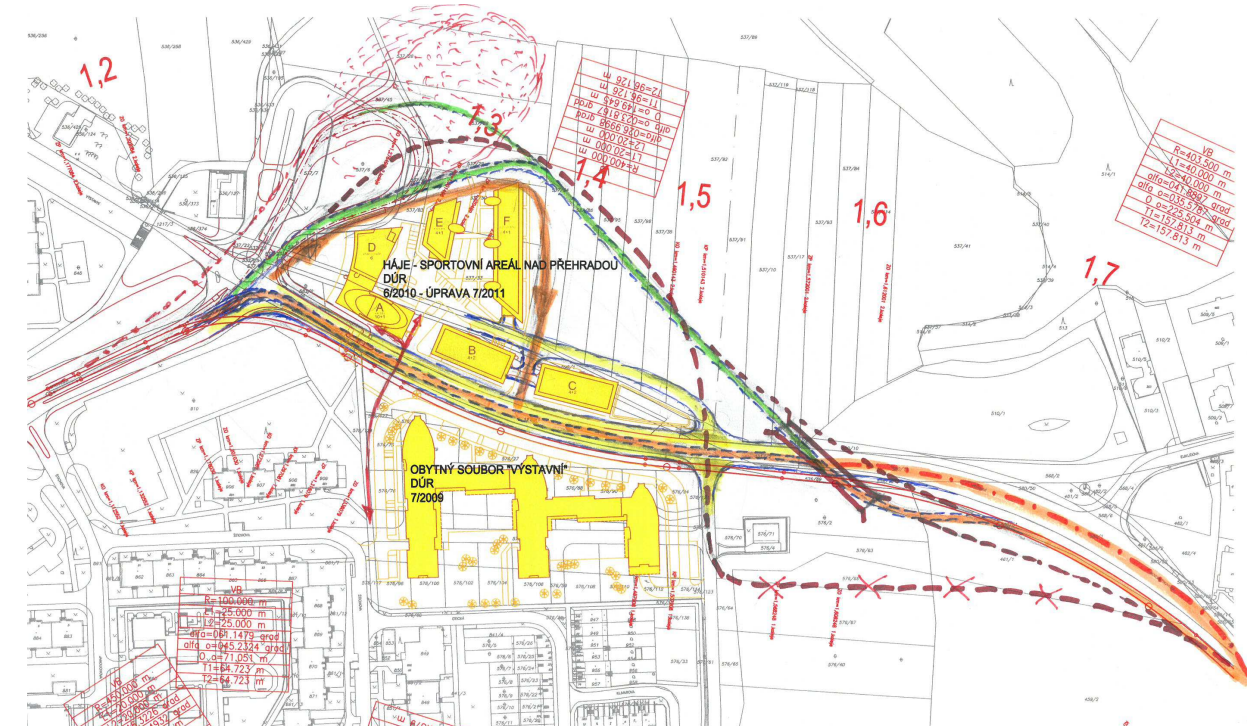
V případě TT Háje Čestlice se však tato zásada nenaplní a její realizace před existencí východní tramvajové tangenty znamená, že se bude jednat o zcela samostatnou izolovanou trasu bez přímé vazby na stávající tramvajovou síť města.

3.3. Systémové porovnání sledovaných variant

Všechny sledované varianty řešení respektují vedení TT v oblasti Jižního Města v souladu s již citovanou studií východní tramvajové tangenty. Trasa je vedena osou Opatovské ulice a vzhledem k prostorovým možnostem v řešeném území je ukončena úvratí umístěnou západně od křižovatky s ulicí Novomeského.

Tato koncepce řešení obecně vyžaduje použití obousměrného kolejového vozidla a je obdobně využita při ukončení trati v Čestlicích.

Varianty 2A, 2B, 2C nabízí různé modifikace vedení trasy v místě jejího odbočení do Výstavní ulice, které vychází ze snahy vyklonit trasu TT severním směrem mimo relativně stísněný prostor Výstavní ulice východně od křižovatky s ulicí Opatovskou kde je uvažováno s výhledovou dostavbou přilehlého území. Následně mimoúrovňově překonávají Výstavní ulici (za stávající křižovatkou s Exnárovou ulicí) a dále jsou již vedeny v bočním uspořádání.



Schema systémových vazeb

V dalším průběhu trasy jsou již tyto varianty shodné a do prostoru Čestlic vstupují přímo v pokračování stopy Pražské ulice s vazbou na zástavbu „U Farmy“, kde je rovněž umístěna zastávka TT. Vlastní ukončení trati je pak uvažováno podle místních podmínek ve vazbě na ulice U Makra, respektive Průhonická. Tento vstup do obce vždy znamená nutnost prostorové úpravy stávajícího komunikačního uspořádání.

Varianty typu 3 obecně tvoří základ výsledné doporučené varianty s pracovním označením 3C1 a nabízí následující možnosti. Všechny varianty jsou shodně vedeny ulicemi Opatovská, Výstavní, Novopetrovická v osovém uspořádání, shodnými zastávkami Háje, Horčíčkova, Novopetrovická a následným vybočením do volné trati.

Varianty 3A, 3B, 3C představují základní sledovanou stopu TT v podobě volné trati vedené podél ulic Štychova a Ke Štítu, která se stáčí podél západního okraje obce Křeslice, estakádou překonává koryto Botiče a pokračuje jihovýchodním směrem do Čestlic. Vlastní zaústění trasy do obce je ve variantě 3A a 3B řešeno obdobně jako v případě variant typu 2 (v pokračování stopy ulice Pražská) s různou modifikací ukončení. Varianta 3C nabízí odlišný vstup do obce ze severovýchodní strany do „volného prostoru“ území mezi stávajícím vodním dílem (sedimentační a přečerpávací zařízení) a areálem Makra, kde je rovněž ukončena. Tento způsob řešení je rovněž základním principem výsledného uspořádání návrhu. Rozvaha o možnostech vstupu do obce Čestlice je patrná z následujícího schématu.



3.4. Základní údaje o sledovaných variantách řešení

Všechny sledované varianty řešení jsou znázorněny v grafické části dokumentace (přehledná situaci sledovaných variant). Navazující grafické přílohy se pak již věnují pouze výsledné vybrané variantě řešení s označením 3C1.

Pro tuto variantu je pak doložen přehledný zákres trasy do situace současného stavu, dále do ortofotomapy a konečně do platného územního plánu v rámci řešeného území. V technické rovině je součástí grafického doprovodu dokumentace celková situace vedení trasy v měřítku 1 : 2000, podélný profil a charakteristické příčné řezy.

Samostatné přílohy dokládají problematiku majetkoprávních vztahů, kde je kromě výsledné varianty 3C1 zahrnut obor všech sledovaných variant s výjimkou modifikací 3D a 3E a to včetně možného rozvoje v oblasti Čestlic.

Pro možnost celkového porovnání sledovaných variant řešení je následně uvedena jejich celková délka a počet zastávek.

Celkový přehled variant:

varianta	celková délka	počet zastávek
2A, 2B, 2C	6,3 km	7
3A, 3B	6,2 km	7
3C, 3C1	6,2 km	6
3D	6,5 km	7
3E	7,2 km	8

Charakteristika jednotlivých zastávek:

Háje	- koncová zastávka, přestup na metro trasa C stanice Háje
Horčičkova	- zastávka v Opatovské ulici, obsluha území JM
Novopetrovická	- zastávka v Novopetrovické ulici, obsluha území
Ke Štítu	- zastávka na západním okraji Křeslic, obsluha území
K Průhonicům	- zastávka na jižním okraji Křeslic, obsluha území
Aquapark Čestlice	- koncová zastávka, obsluha území
U Farmy	- lokální obsluha území (pouze varianty 2A,B,C a 3A,B)
Hastrmanská	- zastávka na severním okraji Křeslic (pouze varianta 3D)
Pitkovice	- zastávka na západním okraji Pitkovic (pouze varianty 3D,E)
Strakošová	- zastávka na jižním okraji Pitkovic (pouze varianty 3D,E)

Ve všech variantách řešení je třeba počítat s provozem obousměrných vozidel (souprav), vzhledem k prostorové situaci v místech ukončení izolované trati. To je v obou případech navrženo v podobě úvrati.

Izolovaná trať bez vazby na stávající tramvajový systém města musí být příslušně vybavena provozním zázemím (vozovna TT), které je předpokládáno v přímé vazbě na koncovou zastávku Aquapark Čestlice. Základní údaje o jeho uspořádání a charakteru jsou komentovány samostatně.

Podobně musí být zajištěno energetické napájení trati, které je předpokládáno z jedné měnírny, situované v blízkosti zastávky Ke Štítu. Zde je rovněž možné zajistit dopravní přístupnost měnírny přímou vazbou na stejnojmennou komunikaci.

Navržené uspořádání tramvajové trati je obecně systémově otevřené a umožňuje její další rozvoj a to jak do oblasti Čestlic, tak ve vztahu k předpokládanému rozvoji tramvajové dopravy v hl.m. Praze. Rozvojové možnosti v Čestlicích jsou naznačeny přímo v této studii, rozvoj v rámci města plně respektuje zásady řešení při předpokládané realizaci východní tramvajové tangenty vedené do prostoru Jižního Města. Po její realizaci by pak bylo případně možné TT Háje – Čestlice systémově začlenit do tramvajové soustavy města.

4. Návrh řešení

Základní princip řešení sledovaných variant nového tramvajového propojení odpovídá požadavkům zadání prací a vykrývá širší zájmové území, které je přehledně patrné z grafických příloh dokumentace.

Doprovodný komentář, respektive popis navrhovaného řešení je z hlediska celkové přehlednosti členěn na jednotlivé úseky podle jejich polohy a charakteru.

Užité návrhové parametry nové stopy tramvajové trati v této studii plně odpovídají běžným normovým požadavkům s tím, že v rámci možností ponechává vlastní návrh rezervy pro případ upřesnění konkrétních lokálních podmínek v dalším stupni projektové přípravy.

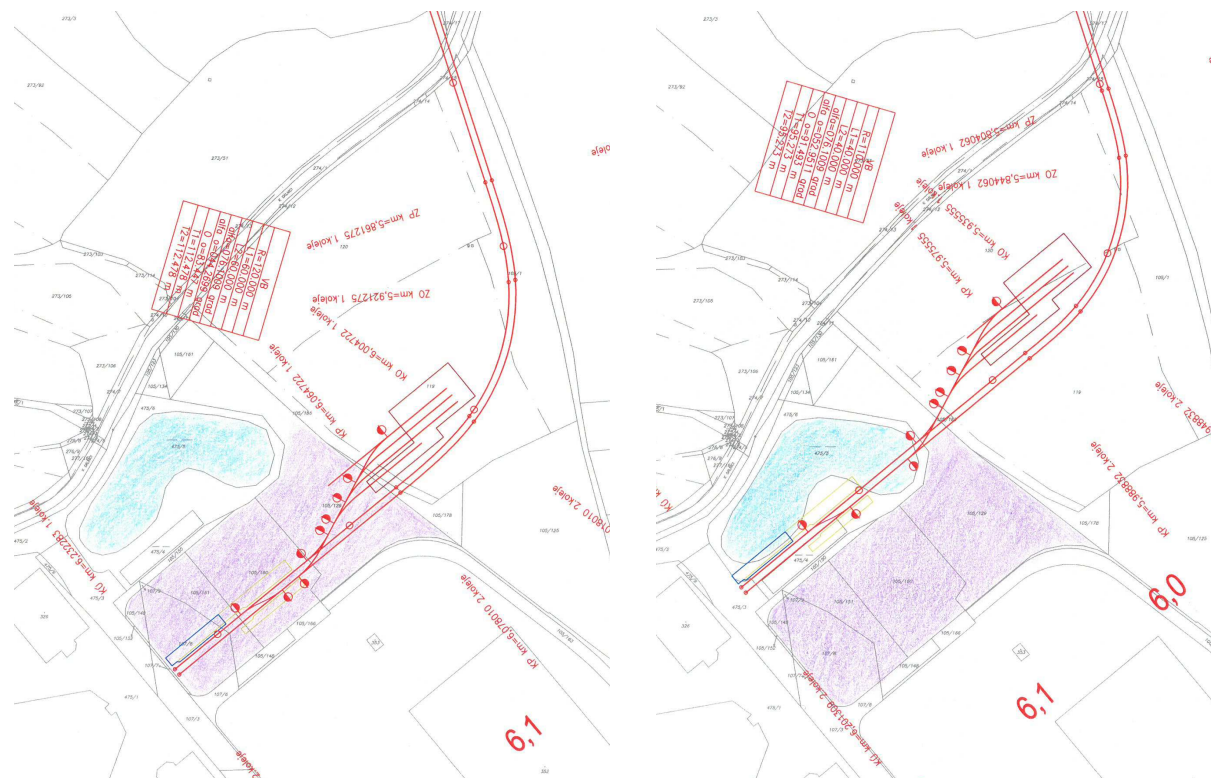
Výsledná varianta řešení

Výslednou variantu řešení představuje nová stopa tramvajové trati s pracovním označením 3C1. Z koncové zastávky Háje je trasa vedena osou ulice Opatovská (shodně se stopou uvažované východní tangenty), osou ulic Výstavní, Novopetrovická a následně vybočuje do volné trati vedoucí podél ulic Štychova a Ke Štítu, kde se následně stáčí podél západního okraje obce Křeslice, estakádou překonává koryto Botiče a pokračuje jihovýchodním směrem do Čestlic, konkrétně na západní okraj „Obchodní a zábavní zóny Průhonice – Čestlice“.

Do vlastní zóny vstupuje TT ze severní strany a v rámci možností využívá volný prostor (nezastavěné území) mezi stávajícím vodním dílem (sedimentační a přečerpávací zařízení) a areálem OD Kika, kde je ukončena. Zde je rovněž navrženo umístění odpovídajícího provozního zázemí.

Zde je třeba konstatovat, že v koncové fázi prací došlo k prostorové korekci umístění koncové stanice z původní stopy (varianta 3C) do nové polohy, odsunuté západním směrem (varianta 3C1). Tato úprava reaguje na přímý požadavek objednatele a je vyvolána aktuální majetkoprávní situací. Jejím cílem je minimalizace zásahů do dnes volného pozemku, kde je uvažováno s novou urbanizací. Tato skutečnost je značně nepříznivá a následně vyvolává nutnost zásadní rekonstrukce, respektive celkové přestavby stávajícího vodního díla. Konkrétní řešení není předmětem této dokumentace, avšak vzhledem k předpokládané náročnosti je zahrnuto do odhadu investičních nákladů stavby (odborný odhad).

Následující schemata názorně dokládají možnost ukončení trati ve vztahu k problémovému území, které je v obou variantních možnostech vložení trasy do území příslušně zvýrazněno. Současně naznačují základní princip řešení provozního zázemí TT, které je samostatně komentováno v následujícím textu.



Schema ukončení TT - Varianta 3C

Schema ukončení TT - Varianta 3C1

Vzhledem k této situaci lze v případě vážného zájmu o realizaci řešeného tramvajového propojení doporučit zvážit a případně revidovat záměr urbanizace dotčeného území a ponechat je k dispozici pro kvalitní a výrazně jednodušší ukončení TT ve smyslu původní varianty 3C.

Základní charakteristika:

- novostavba TT se šesti zastávkami
- začátek stavby v Opatovské ulici západně od křižovatky s ulicí Novomeského
- ukončení trati v podobě úvrati
- osově vedení ulicí Opatovská, klasické zvýšené tramvajové těleso (řešení převzato ze studie východní tramvajové tangenty)
- osově vedení ulicemi Výstavní a Novopetrovická, zvýšené tramvajové těleso se sklopenými obrubami a možností pojezdu
- vybočení z Novopetrovické ulice a další vedení TT v podobě volné trati
- estakádový přechod (přemostění) koryta Botiče
- následné vedení volné trati doplněno o provozní jednopruhovou komunikaci
- ukončení trati v prostoru obce Čestlice opět v podobě úvrati a s možností vazby na provozní zázemí umístěné v této lokalitě
- trolejové vedení v úseku Opatovské ulice uvažováno na převěsech přes TT
- trolejové vedení v dalším průběhu trati v osovém uspořádání
- základní osová vzdálenost v Opatovské ulici 3,5 m (převěsy trakce)
- základní osová vzdálenost ve Výstavní ulici 5,1 m (trakce v ose)
- základní osová vzdálenost ve volné trati 4 m (trakce v ose)
- tramvajové zastávky provedeny ve standardním vybavení délky 35 m (pro jednu soupravu), respektive 67 m (pro 2 soupravy) v Opatovské ulici (výhledové vedení východní tramvajové tangenty)

Technické parametry:

- podélný spád do 52 ‰
- minimální výškový zakružovací poloměr 2.000 m
- délka úseku v Opatovské ulici cca 1.250 m
- délka úseku v ulici Výstavní, Novopetrovická cca 850 m
- délka úseku ve volné trati cca 1.600 m
- délka estakády cca 200 m
- délka úseku ve volné trati s obslužnou komunikací cca 1.900 m
- délka koncového úseku v Čestlicích cca 400 m
- délka úseku celkem cca 6.200 m
- minimální osový poloměr v trase 50 m
- výměny výhybek o poloměru R50

Vlastní průběh tramvajové trati je následně komentován po jednotlivých úsecích podle jejich základní charakteristiky. Návazně jsou pak komentovány další profesní problémy a související otázky.

Úsek trati vedený Opatovskou ulicí předpokládá osově vedená tramvajové trati v souladu s řešením navrženým v rámci již zmiňované studie východní tramvajové= tangenty z prosince 2013. Jedná se o klasické vedení TT na zvýšeném tramvajovém tělese při respektování základních principů současného dopravního uspořádání, respektive s jeho dílčími úpravami (přestavba křižovatek). Trakce je uvažována na převěsech.

Ukončení navrhované trati v úvratěové podobě umožňuje bezproblémovou návaznost na případnou výhledovou realizaci tramvajové tangenty bez dalších prostorových nároků.

Úsek zahrnuje dvě tramvajové zastávky, Háje a Horčičkova, které jsou ve vazbě na předpokládaný souběh s tramvajovou tangentou navržený v délce 67 m (pro 2 soupravy). Jejich významová charakteristika je uvedena výše.

V rámci navrhovaného vložení trati do osy ulice je nezbytné příslušně upravit křižovatku s Novomeského ulicí (přestavba z okružní na průsečnou, realizace nového SSZ) a zejména pak provést prostorově zásadní úpravu křižovatky s Výstavní ulicí (opět přestavba z okružní na průsečnou, realizace nového SSZ). Další nové SSZ je předpokládáno v křižovatce s Štichovou ulicí. Stávající SSZ budou příslušně upraveny.

Úsek trati vedený Výstavní a dále Novopetrovickou ulicí je navržen opět s osovým vedením tramvajové trati. Vzhledem k charakteru dotčených komunikací a zejména pak prostorovým možnostem (výhledová urbanizace okolí) je TT navržena na samostatném tělese se sklopenými obrubníky, umožňujícími její poježdění v případě zablokování přilehlých pásů vozovky v jednopruhovém uspořádání. Současně umožňuje poježdění autobusovou hromadnou dopravou. Trakce je uvažována v ose TT.

V tomto úseku je umístěna pouze jedna nácestná zastávka Novopetrovická, která je již uvažována ve zkráceném provedení pro jednu soupravu (jako všechny následující zastávky).

Základní principy nezbytných úprav stávajícího a navrhovaného komunikačního uspořádání jsou patrné z grafického doprovodu dokumentace. Obecně však nejsou detailně rozpracovány a studie ve smyslu zadání studie věnuje hlavní pozornost vlastnímu vedení a umístění koridoru TT.

Návrh předpokládá osazení nového SSZ v křižovatkách s Exnárovou a Euklidovou ulicí, SSZ je rovněž navrženo v místě vybočení trati z osy Novopetrovické ulice.

Úsek trati volným prostorem do Čestlic je systémově možné dělit na dvě části. První část je vedena v dosahu stávajícího komunikačního skeletu (Novopetrovická, Štychova, Ke Štítu) a je navržena v podobě klasické „volné“ trati. Překonání potoka za vybočením z Novopetrovické ulice je navrženo propustí běžného typu. V úseku je umístěna jedna tramvajová zastávka Ke Štítu a v její blízkosti rovněž tramvajová měnárna, zajišťující energetické napájení nové TT (přístupnost z ulice Ke Štítu).

Navazuje estakáda délky cca 200 m, umožňující překonání koryta Botiče.

Následný druhý úsek volné trati je doplněn souběžně vedenou manipulační (obslužnou) vozovkou, která zajišťuje přístupnost TT pro potřeby mimořádných situací či provozní údržby.

V celém svém průběhu TT úrovněově kříží ulice Ke Štítu (Na Dobré vodě) a před vstupem do Čestlic ulici K Dálnici. V těchto místech je opět navrženo osazení nové SSZ. Křížení trati s polní cestou (K Čestlicím) zabezpečení SSZ nepředpokládá. Ve vazbě na jižní okraj Křeslic je navržena tramvajová zastávka K Průhonicům. Trakce je uvažována v ose TT.

Koncový úsek trati představuje vstup TT do oblasti Čestlic, který je již částečně komentován v předchozím textu. Z technického hlediska se jedná opět o volné vedení trati zakončené úvratí a koncovou zastávkou Aquapark Čestlice. Navrhované řešení se prakticky nedotýká stávajícího komunikačního uspořádání s výjimkou nutnosti dořešení pěších vazeb umožňující přístupnost TT z přilehlého území.

Základní princip pěších vazeb je v grafické části dokumentace systémově naznačen. Podobně jako detailní úpravy komunikací však v rámci této studie není detailně řešen.

V přímé vazbě na koncový úsek TT je pak navrženo umístění nezbytného provozního zázemí (vozovna) nově navrhované izolované trati.

Případný výhledový rozvoj TT do prostoru Čestlic - „Obchodní a zábavní zóny Průhonice – Čestlice“ je pochopitelně možný (viz úvodní část textového doprovodu) a lze jej předpokládat v podobě stočení trasy ve směru Pražské ulice a dále podle konkrétní zvolené rozvojové strategie. Zde je pak pochopitelně nutné podrobně řešit veškeré místní vazby, respektive funkční a prostorové souvislosti.

Provozně technologické řešení

Nová tramvajová trať mezi areálem Čestlice a stanicí metra Háje se obecně navrhuje s cílem zlepšení komfortu této dopravní relace a dopravní obsluhy přilehlého území hromadnou dopravou osob.

Z hlediska provozu se jedná o samostatnou tramvajovou trať, bez provozního napojení na současnou tramvajovou síť hl.m. Prahy.

Nabídka přepravní kapacity ve dne je pracovní uvažována 1.000 – 1.500 osob za hodinu, v provozním intervalu během dne v rozmezí 7 – 10 min. večer a v noci 20 – 40 min. Podle zájmu cestujících lze přepravní nabídku operativně přizpůsobit poptávce.

Přehled základních údajů a parametrů dopravy

Provoz:	dvukolejná trať, délky 6,2 km se 6 zastávkami
Provozované vozidlo:	tramvaj délky cca 30 m pro obousměrný provoz
Provozní interval:	ve dne 7 – 10 min, večer a v noci 20 – 40 min
Předpokládaná cestovní rychlost:	cca 35 km/hod
Počet tramvajových souprav:	7 vozů
Napájecí soustava :	600 Vss
Podlaha nástupu:	nízkopodlažní, 350 – 400 mm
Jízdní doba Čestlice – Háje:	předpoklad 15 min.

Technická základna

Takto koncipovaná tramvajová trať, která nebude propojena s tramvajovou sítí města musí být z hlediska zajištění provozu vybavena vlastní technickou základnou. Jedná se o malou vozovnu, kde se bude vykonávat denní čištění, kontrola a údržba vozů a kde bude rovněž kryté kolejiště pro deponování vozů v nočním období. Dále zde budou venkovní koleje pro pracovní mechanismy a nakolejení vozů, přivezených z pravidelné údržby, prováděné v DP hl.m. Prahy tahačem.

Řízení provozu

Provoz bude řízen z dispečerského pracoviště, které je možno umístit ve vozovně, nebo v objektu měnirny v 2.NP uprostřed trasy u zastávky Ke Štítu.

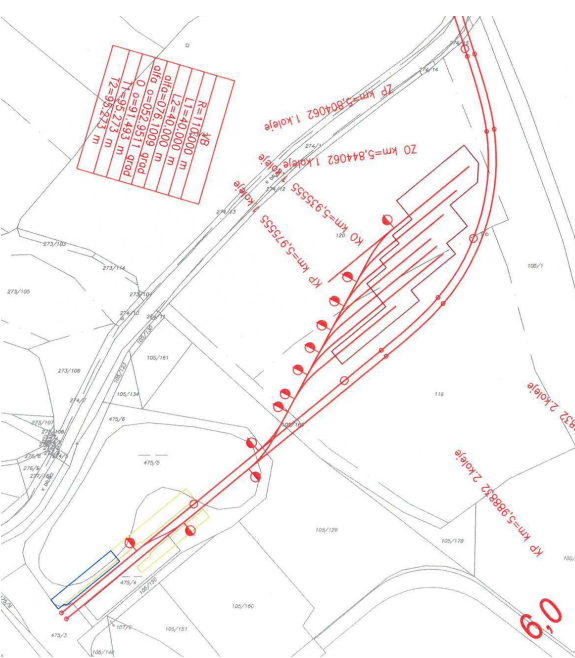
Napájení trati.

Tramvajová trať je napájena novou měnirnou umístěnou cca v km 3,35. Přívod energie 22 kV je uvažován z měnirny 110 kV Praha Chodov.

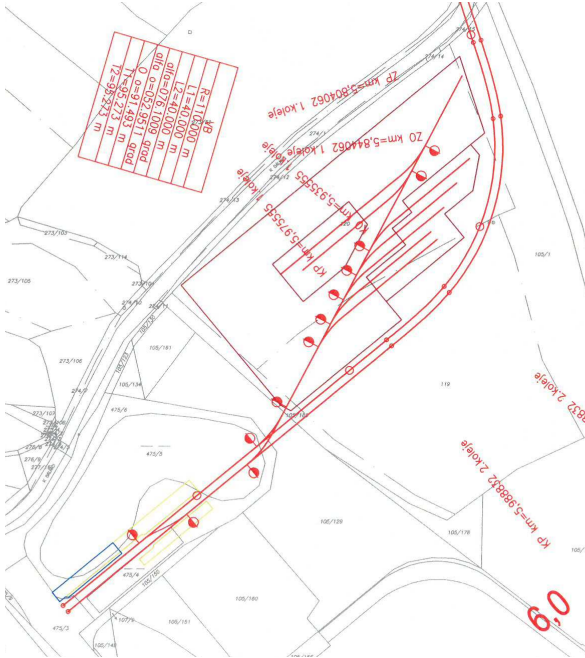
V rámci grafické části dokumentace je princip řešení provozního zázemí TT (vozovny) záměrně znázorněn pouze v systémové rovině. Jedná se o základní předpoklad umístění vozovny v podobě matečné koleje a předpokladu dvou blíže nespecifikovaných hal. Dopravní přístupnost zařízení s možností navážení kolejových vozidel je uvažována přímou vazbou na přilehlou ulici U dálnice.

Podle konkrétních podmínek v rámci řešeného území je operativně možné celkovou koncepci provozního zázemí tramvajové trati příslušně modifikovat. Následující schemata pak dokládají pracovní rozvahy o základních principech možného prostorového uspořádání, které systémově navazují na minimalistické představy uvedené v předchozím textu v souvislosti s polohou ukončení TT v Čestlicích.

Základní principy řešení vozovny



Jednostranné uspořádání



Oboustranné uspořádání

Tramvajová trakce

Obecné podmínky řešení zahrnují platné základní normy a předpisy, konkrétně ČSN 33 35 16 , ČSN 37 67 54, ČSN 73 60 05 a normy související s výstavbou a provozem tramvajových tratí.

Napájecí soustava:	stejnoseměrná (d.c.) 660V (L- v koleji)
Nosná síť TV:	nerezová ocelová lana 35 a 25 mm ² , umělohmotná izolační lana parafil průměru 11,5 a 13,5 mm.
Vodiče TV:	profilový trolejový drát 120mm ²
Výška TD v místě závěsu:	5,5 - 5,6 m v místě závěsu nad korunou vozovky, min. 4,3 m v podjezdech
Ochrana proti nebezp.dotyku:	dvojitou izolací a ukolejněním s rychlým vypnutím
Ochrana proti atmosfér. přepětí:	bleskojistkami
Vnější vlivy:	AA4, AB7, AD5, AF4,
Prostor:	prostory zvlášť nebezpečné

Pro novou tramvajovou trať bude v celé délce vybudováno plně kompenzované (dopínané) trakční vedení.

Z energetického hlediska bude nová tramvajová trať rozdělena na samostatně napájené úseky oddělené děliči s odpojovači dle energetického výpočtu.

Dle charakteru navrhované TT je uvažováno s vybudováním jedné měnirny.

Zásahy do nadřazené infrastruktury

Součástí řešení v rámci této studie není podrobná specifikace dopadů navrhovaného řešení do infrastruktury. Tato otázka je proto pouze okrajově komentována a v rámci odborného odhadu začleněna do orientačního vyčíslení nákladů stavby.

Principiálně je třeba zmínit souběh navrhované tramvajové trati s koridorem nadřazených inženýrských sítí ve značném rozsahu trasy dle platného územního plánu. Nejméně příznivá je zřejmě situace v oblasti volné trati TT v úseku podél stávající ulice Ke Štítu, kde je pracovníě předpokládána přeložka nadřazeného plynovodního řadu.

Obecně je pak třeba konstatovat, že konkrétní rozsah přeložek či úprav infrastruktury lze přesně stanovit až na základě příslušné dokumentace správců jednotlivých sítí a po konzultaci s nimi. V tomto stupni projektové přípravy se jedná pouze o orientační vytipování problémových lokalit, respektive odborný odhad náročnosti nezbytných úprav.

Modifikace řešení

Kromě základní plnohodnotné varianty řešení této stopy TT (výše komentovaná výsledná varianta s pracovním označením 3C1) je třeba připomenout i ostatní pracovní ověřované varianty, které lze v případě potřeby s výslednou variantou vzájemně kombinovat.

Zejména se může jednat o problematiku vlastního vstupu trasy do území Čestlic, kde je ve vazbě na problematiku majetkoprávních vztahů a vyvolaných souvisejících náročných úprav vodního díla případně možné zvážit využití principu přímého vstupu do obce podél stopy Pražské ulice ve smyslu variant typu 2 a variant 3A,B.

Další otázkou, která může vlastní řešení v tomto smyslu ovlivnit je případná možnost realizace parkoviště typu P+R s vazbou na trasu nově navrhované trati. Zde se rovněž nabízí potenciální prostorové využití přímého vstupu do Čestlic, zejména pak v rovině volného prostoru v okolí zastávky U Farmy, která zároveň může představovat místo vstupu do přilehlého území s možným rekreačním využitím.

V rámci zpracované dokumentace je plnohodnotně doložena pouze výsledná varianta řešení, avšak veškeré výše zmíněné alternativy a modifikace jsou rozpracovány prakticky ve stejné technické rovině a podle potřeby jsou k dispozici u zpracovatele.

5. Odhad investičních nákladů

Odborný odhad investičních nákladů je zpracován na základě základního popisu trasy sledovaných variant řešení, respektive orientačních výkazů výměr pro potřeby zpracování propočtu nákladů.

Tramvajová trať Háje - Čestlice			
		Cenová úroveň: 2014/I	
		Cenová údaje v Kč	
č.pol.	Položka	Celková cena v Kč	
1)	km 0,0 - 0,180 : obratová kolej TT vč.zarážedla, výhybky a vč. rekonstrukce přilehlého úseku Opatovské - křižovatka "Opatovská -Novomeského" (mimo)		
mezisoučet			20 735 000
2)	km 0,180 - 0,240: přestavba stávající kruhové křižovatky "Opatovská x Novomeského - U modré školy" na klasickou průsečnou křiž. s vloženou TT, vč.nové SSZ		
mezisoučet			15 355 500
3)	km 0,240 - 0,400: přestavba stávajícího děleného čtyřpruhu na čtyřpruh s vloženým tram.tělesem, vč.přilehlých chodníků a zeleně, zastávkou "Háje" vč.podchodu a přístupů na zastávku, vč.úpravy IS		
mezisoučet			44 650 100
4)	km 0,400 - 0,500: přestavba křižovatky "Opatovská x Bajkonurská - Arkalycká, a navazujícího úseku vč. úpravy stávající SSZ, úpravy přilehlých chodníků a zeleně, rektifikace IS, TT		
mezisoučet			19 970 750
5)	km 0,500 - 0,800: přestavba stávajícího děleného 4-pruhu na 4-pruh se zvýšeným tram.pásem, úprava přilehlých chodníků a zeleně, rektifikace IS		
mezisoučet			34 231 500
6)	km 0,800 - 0,970: přestavba křižovatky "Opatovská x Kulhavého-Horčíčkova", přestavba stávajícího SSZ vč. úpravy kabelů , TT vč. zast.tram."Horčíčkova", nové chodníky a zeleň, úprava IS		
mezisoučet			28 185 750



7)	km 0,970 - 1,200: přestavba ul.Opatovské vč.křižovatky "Opatovská x Štichova-Nešporova", nová SSZ, TT, nové chodníky, zeleň, úprava IS		
	mezisoučet		35 854 800
8)	km 1,200 - 1,300: přestavba stáv.okružní křižovatky "Opatovská x Výstavní" na klasickou průsečnou, vč. vložení TT a nové SSZ, nové chodníky a zeleň, rektifikace IS		
	mezisoučet		22 719 900
9)	km 1,300 - 1,700: přestavba ul.profilu ul.Výstavní vč.úpravy křižovatky s ul.Exnárova, vložení TT, nová SSZ, nové chodníky a úprava zeleně, rektifikace IS		
	mezisoučet		42 276 750
10)	km 1,700 - 1,800: úprava (přestavba) křižovatky "Výstavní-Novopetrovická x Euklidova", vložení TT, nová SSZ, nové chodníky, rektifikace IS		
	mezisoučet		15 857 000
11)	km 1,800 - 2,030: přestavba ul. Novopetrovické, vložení TT, chodníky, zeleň, úprava IS		
	mezisoučet		22 696 500
12)	km 2,030 - 2,150: přestavba ul. Novopetrovické + vložení TT se zast. "Novopetrovická" vč. úrovňového vybočení TT z osy komunikace do volného terénu, vč. nové SSZ, V km 2,122 přechod z klasického intravilánového svršku uzavřeného s kolej. NT1 na svršek otevřený s kolejnicí S49		
	mezisoučet		19 058 500
13)	km 2,150 - 2,390: 2-kolej TT svršek otevřený, terénní práce - výkop, násep, odvoz materiálu na skládku, propustek, přeložka VTL 150		
	mezisoučet		15 023 520
14)	km 2,390 - 2,750: 2-kolej TT svršek otevřený - částečně v souběhu se stávající komunikací, terénní práce - výkop, násep, odvoz materiálu na skládku, přeložka VTL 150		
	mezisoučet		23 489 040
15)	km 2,750 - 3,100: 2-kolej TT svršek otevřený v zářezu, terénní práce - výkop, jednostranný protihlukový val, odvoz materiálu na skládku, přeložka VTL 150		
	mezisoučet		17 770 720

16)	km 3,100 - 3,300: 2-kolej TT svršek otevřený, terénní práce, tramvajová zastávka "Ke štítu" vč. přístupových chodníků a přístřešku, jednostranná protihluková stěna - prosklená, odvoz materiálu na skládku, přeložka VTL 500		
	mezisoučet		17 949 200
17)	km 3,300 - 3,660: 2-kolej TT svršek otevřený v zářezu, terénní práce, jednostranná protihluková stěna - prosklená, v pokračování jednostranný protihlukový val, odvoz materiálu na skládku, přeložka VTL 500		
	mezisoučet		34 732 800
18)	km 3,660 - 3,900: 2.kolej TT vč. vozovky, změna typu kolejnice na NT 1, terénní práce, odvoz materiálu na skládku úrovňový přejezd ul. Ke Štítu vč. nové SSZ, tramvajový mostní objekt přes údolí Botiče vč. služebních chodníků a přístupové komunikace		
	mezisoučet		158 795 040
19)	km 3,900 - 4,040: 2-kolej TT svršek otevřený v zářezu, s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m, odvoz materiálu na skládku		
	mezisoučet		13 174 000
20)	km 4,040 - 4,140: 2-kolej TT, svršek otevřený, na náspu s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m, terénní práce, odvoz materiálu na skládku		
	mezisoučet		6 366 000
21)	km 4,140 - 4,720: 2-kolej TT svršek otevřený v zářezu s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0 m, vč. zastávky "K Průhonicům", přístřešek a přístupy na zastávku, terénní práce vč. odvozu materiálu		
	mezisoučet		67 258 720
22)	km 4,720 - 4,920: 2-kolej TT svršek otevřený na náspu, s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m, terénní práce vč. odvozu		
	mezisoučet		9 852 000
23)	km 4,920 - 5,400: 2-kolej TT svršek otevřený v zářezu / na náspu, s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m, protihlukovou stěnou jednostrannou a protihlukovým jednostranným valem		
	mezisoučet		35 447 120

24)	km 5,400 - 5,750: 2-kolej TT, svršek otevřený v zářezu, s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m		
	mezisoučet		18 971 400
25)	km 5,750 - 5,810: 2-kolej TT, svršek otevřený, s jednostranně přidruženou účel.komunikací š=3,0m; změna typu kolejnice z S49 na NT 1, úrovňové křížení s ul.K Dálnicí vč. je přestavby v místě křížení a vložení nové SSZ (stále oranžová, tram si staví cestu)		
	mezisoučet		9 490 000
26)	km 5,810 - 6,201: Konec TT - úvratové obratiště s koncovou zastávkou "Aquapark Čestlice" s jednostr. nástupištěm na NT 1 vč. zarážedla vč. odbočky do vozovny; Přestavba vodního hospodářství areálu Čestlice: retenční nádrž, přečerpávací stanice, ukliďňovací jímky		
	mezisoučet	0	77 746 000
27)	Provozně technologická část – energetika měnična vč. přípojky 22kV, napájecí a zpětné kabely vč. Odpojovačů	0	
	mezisoučet	0	128 385 800
28)	Provozně technologická část - Vozovna vč. kolejiště, myčky a ČOV, Správní a řídicí středisko , včetně napojení na IS, včetně zpevněných ploch a napojení na silniční síť		
	mezisoučet	0	130 906 200
29)	Vozidla (Tramvajová vozidla l. 30m)	0	
	mezisoučet	0	490 000 000
A)	Celkem specifikované náklady		1 576 949 610
B)	Ostatní kce a práce plynoucí ze stavebních postupů, úpravy drobných obj.,značení a pod.(bez vozidel)		130 433 953
C)	Rezerva, projekt, DIO, TDI, poplatky a pod.(bez vozidel)		163 042 442
	Celková cena bez DPH		1 870 426 005

Poznámka :

Odhad nákladů neobsahuje náklady na majetkoprávní vypořádání jako náklady na dotčené pozemky a objekty (výkupy, případně náhradní výstavbu a zajištění pozemků).

6. Majetkoprávní vztahy

Z hlediska majetkoprávních vztahů zasahují prakticky všechny sledované varianty řešení na pozemky v soukromém vlastnictví. Pro celkovou informaci byly v rámci této dokumentace prověřeny vlastnické vztahy v koridoru zájmového území navrhovaného vedení všech variant sledovaných tramvajových tratí s výjimkou variant 3D, E. Obecně se jedná o koridor šířky 25 m na obě strany od osy přilehlé koleje navrhované trasy tramvajové trati.

Výsledkem této práce je zejména přehledná situace s grafickým rozlišením vlastníků do základních kategorií podle typu vlastnictví a dále úplný výpis vlastníků pozemků v celém rozsahu dotčeného území.

Citované materiály byly zpracovány v průběhu prací na této studii a z tohoto důvodu je nutná jejich průběžná aktualizace podle vývoje majetkoprávních vztahů v rámci katastru.

7. Porovnání návrhu s platným ÚPn

Nově koncipovaná tramvajová trať nebyla dosud předmětem Územního plánu hl.m. Prahy ani Čestlic a je tedy nutné její vedení příslušně zohlednit.

Z tohoto důvodu je v rámci grafické části studie doložen rovněž průmět navrhované tras výsledné varianty řešení do platného ÚP hl.m. Prahy a obce Čestlice.

8. Závěr

Závěrem je možné konstatovat, že studie nového tramvajového propojení v této fázi prací plní požadavky zadání a dokládá možnost výstavby nové tramvajové trati ve vybraném koridoru dotčeného území. Současně komentuje variantní možnosti a modifikace možného vedení trasy a to jak ve vztahu k přenosovému území kterým přímo prochází, tak vlastního zaústění do obce Čestlice.

Stopa nově uvažované tramvajové trati je ve výsledné verzi vedena z oblasti Jižního Města osou ulice Opatovská, Výstavní, Novopetrovická a následně vybočuje do volné trati vedoucí podél ulic Štychova a Ke Štítu. Následně se stáčí podél západního okraje obce Křeslice, estakádou překonává koryto Botiče a pokračuje jihovýchodním směrem do Čestlic.

Do vlastní obce (lokalita „Obchodní a zábavní zóny Průhonice – Čestlice“) vstupuje TT ze severní strany v těsné vazbě na stávající vodní dílo (sedimentační a přečerpávací zařízení), které je nutno v této souvislosti zásadním způsobem rekonstruovat, respektive přebudovat. Důvody tohoto prostorového uspořádání jsou uvedeny v předchozím textu.

Problémová místa, která budou v souvislosti s předpokladem realizace TT prostorově výrazně ovlivněna principiálně představují zejména křižovatkové uzly v rámci řešeného území. Může zde dojít k úpravě, lokálně i k redukci řadících pruhů a tím ve svém důsledku k částečnému omezení kapacitní propustnosti. Podobně je třeba zmínit otázku prostupu trasy územím s uvažovanou výhledovou urbanizací, kde jsou stísněné prostorové podmínky a vložení trasy do území zde bude znamenat prostorové komplikace. V neposlední řadě je třeba mít na paměti otázku ekologického působením vedení TT na přilehlou zástavbu.

Dále se jedná o potenciální kolize ve smyslu zásahu do krajiny v různé úrovni její ochrany. Průchod trasy oblastí ploch zeleně a dalších volných ploch je z tohoto hlediska značně diskutabilní. Tato otázka přitom úzce souvisí s platným Územním plánem hl.m. Prahy, která s takovým zásahem rozhodně nepočítá a naopak je z něj navíc patrná problematika souběhu navrhované tratě s koridorem nadřazené infrastruktury.

Zde je nutné připomenout obecně negativní postoj zástupců města k sledovanému záměru, která je jednoznačně vyjádřen ve stanovisku uvedeném v dokladové části dokumentace a zahrnuje nejen otázky technického charakteru, ale rovněž otázky celkového systémového působení trati, jejího významu a opodstatnění. V této souvislosti je pak i otázkou, kdo by byl jejím potenciálním investorem a provozovatelem.

Ve smyslu zadání prací je v důraz kladen zejména na vlastní propojení oblasti Čestlic a Jižního Města, které zajistí dostupnost ve vztahu ke koncové stanici metra Háje. V systémové rovině je přitom třeba zmínit i otázku průchodu trasy přenosovým územím s možností jeho přímé obsluhy, která v rámci výsledné varianty řešení není prioritní. Proto je třeba možné varianty vedení trasy objektivně posoudit a vybrané řešení ze všech hledisek odpovídajícím způsobem a ve všech souvislostech rozpracovat.

Uvedené skutečnosti je třeba zvážit v širších souvislostech a výsledné řešení potenciálního vedení tramvajové trati zájmovým územím zvolit následně podle výsledků odpovídajících dopravně inženýrských rozborů, které musí zohlednit nejen současný stav a dopravní situaci, ale zejména výhledové předpoklady rozvoje dotčeného území a dopravní soustavy města jako takové. Dále je nezbytné záměr realizace TT kladně projednat s dotčenými orgány a organizacemi.

V případě rozhodnutí o sledování vybrané verze řešení je obecně nezbytné příslušné rozpracování navrhovaného řešení ve všech souvislostech s cílem potvrzení jeho konkrétní reálnosti a upřesnění celkové technické a investiční náročnosti. Současně lze doporučit zpracování samostatného dopravně inženýrského rozboru potenciální efektivity sledované trasy tramvajové trati z hlediska přepravní poptávky.

Řešená problematika byla průběžně konzultována se zástupci objednatele a dalšími partnery, včetně podrobného seznámení se zpracovaným návrhem doporučeného uspořádání, který odpovídajícím způsobem reaguje na vznesené podněty a připomínky.

Obecně lze shrnout, že studie plní svůj základní účel a navržené uspořádání ve studijní rovině tvoří podklad pro názorovou představu o možnostech řešení zadané problematiky.

Největším přínosem je základní ověření různých možností průchodu trasy tramvajové trati zájmovým územím ve smyslu zadání, včetně doporučení výsledné, potenciálně prostorově nejméně konfliktní varianty řešení.

Následně je podle potřeby možné zajistit příslušné projekční rozpracování návrhu. Otázkou je však jeho kladné projednání ve vazbě na již zmiňované reakce města. Rovněž je možné a žádoucí celkový koncepční záměr výstavby nové tramvajové trati průběžně promítat do jednotlivých stavebních akcí v řešeném území, které budou postupně připravovány a rozpracovány s cílem zachování jeho nezbytné prostupnosti.

Praha, květen 2014

METROPROJEKT Praha a.s.

9. Doklady

- Záznam z jednání v budově Metroprojektu z 17.12.2013
- Záznam z jednání v budově IPR z 9.1.2014
- Záznam z jednání v budově Metroprojektu z 19.2.2014
- Záznam z jednání v budově Metroprojektu z 22.4.2014

Záznam

z vstupního jednání ve věci „Studie vedení tramvajové trati Háje – Čestlice“,
konaného dne 17.12.2013 v budově Metroprojektu Praha a.s.

Přítomni:	OÚ Čestlice.	- Petr Šachl
	SPGROUP a.s.	- Jana Sedláková
	METROPROJEKT Praha a.s.	- Ing. Pokorný
		- Ing. Cigánek

Předmětem jednání byla vstupní informace o způsobu zpracování studie a obecných možnostech řešení zadané problematiky. Hlavním bodem jednání byla zejména otázka dostupných podkladů (mapové podklady), základních názorových informací v oboru vedení trasy tramvajové dopravy zájmovým územím ze strany objednatele a předpoklady postupu prací v rámci studie.

Zástupci MP v úvodu seznámili přítomné s potenciálními možnostmi prostupu trasy tramvajové dopravy zájmovým územím a se souvisejícími systémovými problémy a souvislostmi. Zejména se jednalo o otázku realizace tramvajové trati bez přímé vazby na současnou tramvajovou soustavu města, do doby jejího případného rozvoje v oblasti sídelního útvaru Jižní Město a o její celkový přepravní význam.

Obecně byla diskutována otázka možnosti obsluhy území v přenosovém území, dále vlastní vazba uvažované TT na oblast Čestlic, případně Průhonic a rovněž trasu metra C (stanice Háje).

Z hlediska pracovního postupu bylo konstatováno:

- zpracovatel postupně zajistí potřebné mapové podklady pro mimopražské území ve vazbě na internetové stránky OÚ Čestlice a případně další mapové podklady obce (systém MISYS)
- v lednu 2014 se uskuteční pracovní schůzka se zástupci IPR hl.m. Prahy s cílem seznámení se zadanou studií a cílem zjištění základního názoru IPR na možnost řešení této problematiky
- na základě výsledků z této konzultace bude následně po dohodě s objednatelem studie stabilizován názor na vlastní řešení, které pak bude příslušně rozpracováno.

Veškeré další kroky a vlastní postup prací na studii bude vycházet z dohody s objednatelem ve smyslu výše uvedených základních principů, včetně předpokladu průběžných vzájemných konzultací. Předběžně je v této souvislosti předpokládána další pracovní schůzka nad zadanou problematikou v období druhé poloviny ledna příštího roku, v přímé návaznosti na stabilizaci podkladových materiálů a zejména zajištění prvního názorového stanoviska IPR hl.m. Prahy.

V Praze dne 18.12.2013

Zaznamenal: Ing. Vladimír Cigánek
METROPROJEKT Praha a.s.

Záznam z jednání

které se uskutečnilo v Institutu plánování a rozvoje hl.m. Prahy dne 9.1.2014 ve věci námětů na prodloužení tramvajové trati v úseku Jižní Město – Čestlice, se kterými zástupce IPR na jednání seznámili zástupci Metroprojektu Praha a.s.

Přítomní :

za IPR:	Ing. Zděradička	za Metroprojekt Praha a.s.:	Ing.Cigánek
	Ing. Hák		Ing.Vaňourek
	Ing. Špilar		
	Mgr. Feifar		

Zástupce Metroprojektu Praha a.s. na jednání vysvětlil principy variantních námětů tramvajových tras z Jižního Města do oblasti Čestlic a požádal přítomné zástupce IPR o vyjádření k variantním tramvajovým trasám vyjádřeným schematicky (osově) v předloženém situačním podkladu.

K variantním námětům tramvajových tras z Jižního Města do Čestlic zástupci IPR uvádějí:

Platný ÚP hl.m. Prahy s žádnou tramvajovou tratí z Jižního Města do oblasti Čestlic nepočítá. V současné době probíhá proces změny platného ÚP hl.m. Prahy, jejímž obsahem je prodloužení tramvajové trati ze Spořilova na Jižní Město, kdy trasa této výhledové tramvajové trati je navržena na Jižním Městě v koridoru ulic Türkova, Chilská, Opatovská s ukončením tramvajovou smyčkou na východním okraji Jižního Města v prostoru dnešního obratiště autobusových linek u křižovatky Opatovská - Výstavní. Zároveň v této souvislosti konstatujeme, že výhledové realizaci tramvajové trati ze Spořilova na Jižní Město by měla předcházet realizace úseku tramvajové trati v úseku Michle - Vršovice.

Předložené návrhy tramvajových tras z Jižního Města do oblasti Čestlic jsou z našeho pohledu značně problematické s mnoha nepříznivými dopady do území hlavního města.

Varianty tramvajové trati vedené v koridoru ulice Novomeského na Jižním Městě a dále na jihovýchod přes Milíčovský les nebo po jeho obvodě včetně varianty sledující trasu tramvajové trati od východního okraje Jižního Města mezi Milíčovskými rybníky jsou nepřijatelné z důvodu zásahů do tohoto mimořádně cenného přírodního území, negativních zásahů do Milíčovského lesa, nepřijatelného narušení přírodního prostředí Milíčovských rybníků, které jsou navíc součástí přírodně chráněného území NATURA 2000. Problémem těchto variant je rovněž jejich vedení novou zástavbou na jižním okraji Jižního Města, která není pro vedení tramvajové trati koncipována.

V území podél jižního a jihozápadního okraje Milíčovského lesa je vymezen koridor pro stávající i navržené přeložky nadřazených inženýrských sítí, prochází tudy vysokotlaké plynovody s ochrannými a bezpečnostními pásmy, do tohoto koridoru jsou navrženy též přeložky vedení VVN.

Varianty tramvajové tratě východně od Milíčovského lesa (mezi Milíčovskými rybníky a Křeslicemi) jsou dle platného UP hl.m. Prahy navrženy nezastavitelným územím, kde se zvažuje posílení rekreačních funkcí a zeleně na podporu vytvoření kvalitního rekreačního zázemí pro okolní kapacitní sídlištní zástavbu Jižního Města a Petrovic. Toto nezastavitelné území by mělo vyvažovat masivní suburbaní zástavbu v přilehlé části Středočeského kraje (v oblasti Čestlic a Průhonic), ke které došlo po změně společensko-ekonomických poměrů v minulých letech.

Křížení tramvajových tras přes údolí Botiče v údolním ohybu na západě Křeslic proti jihovýchodnímu okraji Milíčovského lesa by bylo prostorově problematické s negativními dopady na současný přírodní charakter. Navržené místo křížení údolí Botiče je navíc určeno pro trasu přeložky nadzemních vedení VVN a počítá se zde s posílením přírodního propojení Milíčovského lesa s údolím Botiče.

Situování tramvajové trati do ulice Výstavní na východním okraji Jižního Města je problematické s ohledem na vývoj a charakter připravované zástavby podél této komunikace, kdy se nepodařilo prosadit vůči investorům takové řešení zástavby, které by vytvořilo širkově velkorysejší uliční prostor.

Varianty tramvajových tras západně od dálnice D1 jsou navrženy na pražském území převážně (s výjimkou lokality Na Jelenách) přes nezastavitelné území mimo stávající zástavbu (či po jejím okraji), kterou by kvalitně neobsluhovaly. Výrazně limitující pro tyto varianty je do budoucna vyčerpaná kapacita stávající světelně řízené křižovatky Opatovská-Chilská, kde by dle předloženého podkladu došlo k větvení tramvajových tras. Na tuto skutečnost bude mít značný vliv připravovaná intenzivní zástavba v okolí stanice metra Opatov.

Na jednání Mgr.Fejfar uvedl, že z hlediska vlivů na krajinu a přírodu se jeví relativně nejméně konfliktní varianta využívající stopy stávajících komunikací přes Křeslice, Pitkovice do Čestlic. V této souvislosti však bylo zároveň ze strany zástupců IPR konstatováno, že tramvajová trať do Čestlic by znamenala tlak na další zcela nežádoucí zástavbu v nezastavitelném území na okraji města.

Závěr:

Navržené varianty tramvajových tras v relaci Jižní Město – Čestlice jsou v rozporu s platným UP hl.m. Prahy i ZUR hl.m. Prahy.

Podklad, do kterého jsou varianty tramvajových tras vyjádřeny, neodpovídá platnému UP hl.m. Prahy. Např. území mezi D1 a zástavbou Šeberova je v UP nezastavitelné, v doloženém podkladu je však vyjádřeno jako zastavitelné. Zástavba podél dálnice D1 u Šeberova na pražském území byla opakovaně z řady důvodů odmítnuta.

Navržené tramvajové trasy mezi zástavbou Jižního Města a oblastí Čestlic jsou vedeny územím, kde platný UP hl.m. Prahy nepočítá s žádnou kapacitní zástavbou. Jejich trasy procházejí z velké části nezastavitelným územím, případně po okraji málo intenzivní zástavby s převahou rodinných domků a v některých případech významně narušují hodnotné lokality, včetně zákonem chráněných. Zastáváme názor, že poptávka po tramvajové dopravě v kontextu investiční a provozní náročnosti včetně dopadů do pražského území není v tomto prostoru adekvátní.

Z výše uvedených důvodů vyjádřené varianty tramvajových tras v předloženém podkladu zástupci IPR hodnotí negativně.

Zaznamenal: Karel Hák

Záznam

z vstupního jednání ve věci „Studie vedení tramvajové trati Háje – Čestlice“, konaného dne 19.2.2014 v budově Metroprojektu Praha a.s.

Přítomni:	OÚ Čestlice.	- Petr Šachl
	SPGROUP a.s.	- Pavel Sehnal
		- Ing. Čermák Ph.D.
	METROPROJEKT Praha a.s.	- Ing. Pokorný
		- Ing. Cigánek
		- Ing. Kykal

Předmětem jednání byla informace o výsledcích pracovních rozborů, které byly zpracovány v období 12.2013-02.2014, včetně závěrů z pracovní konzultace záměru se zástupci IPR hl.m. Prahy.

Účastníci jednání obdrželi jeden pracovní výtisk prakticky veškerých dosud zpracovaných rozvah, záznam z prvního společného jednání v prosinci 2012 a zejména záznam z jednání na IPR, který je z pohledu realizace záměru výrazně negativní.

V rámci obsáhlé diskuse bylo konstatováno, že bez ohledu na stanovisko IPR je třeba zahájit práce na studii ve smyslu objednávky prací z 13.11.2013 v následující podobě:

- studie bude obecně komentovat možnosti kolejové dopravní vazby v relaci Háje – Čestlice ve smyslu objednávky prací,
- vlastní rozpracování dopravní stopy bude zaměřeno na relativně nejméně konfliktní koridor ve smyslu názorů IPR (východní stopa ve vazbě na Výstavní ul. a dále podél Křeslic do Čestlic),
- návrh směrového a výškového řešení bude proveden v souladu se zadáním v parametrech tramvajové trati,
- studie nebude řešit detaily ukončení trasy v oblasti JM Háje, respektive v Čestlicích, možné alternativy rozvoje s případným prostupem na území západně od D1 bude předmětem odborného komentáře včetně schematického zobrazení,
- veškerá související problematika bude předmětem odborného komentáře.

Tímto jednáním bylo potvrzeno zahájení vlastních projekčních prací. Podle vývoje situace bude v následujícím období průběžně informován zástupce objednatele, případně bude svoláno další pracovní jednání.

V Praze dne 20.2.2014

Zaznamenal: Ing. Vladimír Cigánek
METROPROJEKT Praha a.s.

Záznam

z vstupního jednání ve věci „Studie vedení tramvajové trati Háje – Čestlice“,
konaného dne 22.4.2014 v budově Metroprojektu Praha a.s.

Přítomni: OÚ Čestlice. - Petr Šachl
METROPROJEKT Praha a.s. - Ing. Pokorný
- Ing. Cigánek
- Ing. Kykal

Předmětem jednání byla jednak informace o zpracovaných variantních možnostech řešení zadané problematiky a dále doporučení projektanta z hlediska výběru finálně sledované a bilancované stopy vedení tramvajové trati.

V rámci diskuse bylo dohodnuto, že doporučenou variantu s pracovním označením 3C je z dnešního pohledu skutečně možné chápat jako nejvhodnější a nejméně kolizní možnost řešení. Je však třeba zohlednit následující skutečnosti:

- ukončení TT v oblasti Čestlic musí zohlednit nově uvažované záměry dostavby území mezi stávajícím vodním dílem (retence s odlučovačem, sedimentace, přečerpávání, výtlač) ve východním kvadrantu křižovatky ulic K dálnici – Pražská a plochou OC KIKA,

- z tohoto hlediska bude preferován posun koncové zastávky TT a jejího provozního zázemí západním směrem mimo tento pozemek a to i za cenu rekonstrukce (úpravy, přestavby atp.) stávajícího vodního díla (označení varianta 3C1),
- majetkoprávní vztahy zpracované v rámci studie budou zahrnovat kromě koridoru varianty 3C ještě vybrané dílčí modifikace trasového vedení a rozvojové možnosti v oblasti Čestlic; tato problematika však již nebude zohledňovat trasový průběh „krajních“ poloh možného průchodu TT přenosovým územím, který představují varianty s označením 3D a 3E,
- vzhledem k charakteru studie a celkovému počtu variant (které budou přehledně doloženy a stručně komentovány) bude v dokumentaci kladen důraz zejména na vlastní vedení trasy TT, bez detailu řešení dotčeného komunikačního skeletu.

V závěru jednání bylo potvrzeno dokončení studie v období května 2014 s tím, že doporučená varianta s pracovním označením 3C, respektive 3C1 bude chápána jako základní možnost řešení tramvajového propojení v relaci Háje – Čestlice. Pro tuto variantu rovněž bude dopracováno orientační finanční ohodnocení a další pracovní bilance.

V Praze dne 24.4.2014

Zaznamenal: Ing. Vladimír Cigánek
METROPROJEKT Praha a.s.



10. GRAFICKÉ PŘÍLOHY

1. Přehledná situace zvažovaných variant	1 : 13000
2. Vedení TT Háje - Čestlice - celková situace	1 : 10000
3. Vedení TT Háje - Čestlice - ortofotomapa	1 : 10000
4. Vedení TT Háje - Čestlice - územní plán	1 : 10000
5. Vedení TT Háje - Čestlice - situace 1.díl	1 : 2000
6. Vedení TT Háje - Čestlice - situace 2.díl	1 : 2000
7. Podélný profil - Varianta 2B, 3C1 (sledovaná)	1 : 10000 /1000
8. Podélný profil - Varianta 3D, 3E	1 : 10000/1000
9. Charakteristické příčné řezy	1 : 100
10. Majetkoprávní vztahy - 1.díl	1 : 2000
11. Majetkoprávní vztahy - 2.díl	1 : 2000
12. Majetkoprávní vztahy - 3.díl	1 : 2000
13. Majetkoprávní vztahy - výpisy vlastníků	64 A3