

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

TRAMVAJOVÁ TRATĚ OPATOV - ČESTLICE

Září 2017

DIPRO spol. s.r.o.

IČO 48592722

Měř.:

Příloha:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1

TRAMVAJOVÁ TRATĚ OPATOV - ČESTLICE

SEZNAM DOKLADŮ A ZÁZNAMŮ Z JEDNÁNÍ

Stanoviska DOSS a ostatních:

Dotčený orgán	Datum
CARPET PRAHA, s.r.o.	16. 6. 2017
OC Spektrum, s.r.o.	19. 6. 2017
MČ Praha - Šeberov	25. 9. 2017
Obec Průhonice	6. 10. 2017
MČ Praha 11	13. 10. 2017
DPP	17. 10. 2017
MČ Praha - Újezd	24. 10. 2017

Záznamy z jednání:

Správce	Datum
Metroprojekt	22. 3. 2017
SŽDC	21. 4. 2017
Metroprojekt	4. 5. 2017
Obec Průhonice	7. 6. 2017
Čestlice - Aquapalace	14. 6. 2017
IPR	16. 6. 2017
Metroprojekt	29. 6. 2017
IPR	11. 7. 2017
Obec Průhonice	26. 7. 2017
Dendrologická zahrada - Průhonice	3. 8. 2017
Imoba a.s.	3. 8. 2017
Obec Čestlice	23. 8. 2017

DIPRO, spol s r.o.
Modřanská 1387
Praha 12 - Modřany

CARPET PRAHA, s.r.o.
Na Poříčí 1079/3a
110 00 Praha 1

IČO: 27408051
DIČ: CZ27408051

Tel.: +420 225 391 300

Věc: Vyjádření k záměru tramvajové trati Opatov – Čestlice na území severní části Severozápadní rozvojové zóny obce Průhonice

Strana 1 z 1
Praha 15.6.2017

Vážení pánové,

Společnost CARPET Praha, s.r.o., která je vlastníkem převážné části pozemků přimykajících se k dálnici D1 v tzv. Severozápadní rozvojové zóně tak, jak je vymezena územním plánem obce Průhonice, vítá záměr Středočeského kraje na prověření tramvajového propojení Opatov – Čestlice.

Naše společnost připravuje v souladu s požadavky obce Průhonice a podmínkami územního plánu územní studii pro severní část rozvojové zóny za účelem prověření prostorového uspořádání a využití území. V zóně může vzniknout několik tisíc pracovních příležitostí. Napojení na kolejovou MHD bude mít tedy pozitivní vliv na snížení dopravní zátěže individuální automobilovou dopravou.

Z Vámi předkládaných variant preferujeme trasování trati podél dálnice D1 s vazbou na obsluhu obce Újezd u Průhonic. Překřížení Vestecké spojky bude možné pravděpodobně mimoúrovňově, neboť exit 4 je zahrazen oproti stávajícímu terénu. Toto řešení lze vhodně zkombinovat s požadavky obce Průhonice na hlukové odstínění dálnice D1 od obytné zástavby obce. Naše společnost, která vlastní většinu pozemků v tomto úseku, je připravena upravit majetkoprávní uspořádání pro průběh trasy.

Variantní řešení tramvajové trasy podél protihlukového valu mezi komerční a obytnou zónou bude dopravně, technicky i právně náročnější. Trasa bude muset překonat Vesteckou spojku v jedné úrovni (semafor) nebo podjezdem, který zasáhne do dopravního řešení komerční zóny. Také koordinace s novým vedením VN a umístěním rozvodné stanice ČEZ v rámci komerční zóny bude výrazně složitější než v prostoru u dálnice. Trasa podél valu navíc vede přes majetky mnoha soukromých osob.

V případě dotazů nebo upřesnění nás neváhejte kontaktovat.

S pozdravem

Ivana Hejčmanová
jednatel

Vít Řezáč
manažer projektu

Ing. Miroslav Zajíc
projektant dopravních staveb
DIPRO, spol. s r.o.
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 4 - Modřany

V Praze dne 19. června 2017

Věc: 189-16-00 TRAMVAJOVÁ TRAŤ OPATOV – ČESTLICE

Vážený pane inženýre,

na základě vaší prezentace ohledně výše uvedené věci dne 14. 06. 2017 v Aquaparku v Čestlicích a zaslaného e-mailu ze dne 16. června 2017 se na vás obracím jako zplnomocněný zástupce společnosti OC Spektrum, s.r.o., IČ 271 59 272, která je vlastníkem území v komerční zóně Čestlice - parcelní č. st. 257 a dále 105/4, 105,35, 494,1, 105/46, 105/49 a zároveň majitelem OC Spektrum.

Se záměrem Středočeského kraje vybudovat tramvajovou trať až do Čestlic souhlasíme. Přikláníme se a preferujeme trasovat tramvajovou dráhu skrz komerční zónu tak, aby byla plně využita Obchodní ulice. Také bychom přivítali, aby plánované záchytné parkoviště bylo logicky postaveno u stávající okružní křižovatky u výjezdu z dálnice (Hornbach). Dojde tím k oživení tradiční obchodní zóny, čímž se podpoří udržení stovek pracovník míst v lokalitě.

Chtěli bychom využít této příležitosti a požádat vás o zasílání všech dalších informací a výstupů nebo rozhodnutí na e-mailovou adresu: denisa.vanova@eur.cushwake.com.

Děkujeme a zůstáváme s pozdravem



Denisa Váňová
Centre Manager

OC Spektrum
Obchodní 113
251 01 Čestlice
Mobil: +420 778 481 723

OC Spektrum, s.r.o.

Vladislavova 1390/17, 110 00, Praha 1
tel.: +420 281 082 110, 115 fax: +420 281 082 150
e-mail: contact@cpipg.com web: cpipg.com
IČO: 27159272

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku, vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl C, vložka 100800.



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA - ŠEBEROV

Úřad městské části

K Hrnčířům 160, Praha 4 – Šeberov, PSČ 149 00

DOŠLO DNE
26-09-2017/2021
DAT. 140926/2

DIPRO spol. s r.o.
Dopravní a inženýrské projekty,
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 12 - Modřany

Dne : 25.9.2017
Vyřizuje: Ing. Pavlína Kollárová

Č.j. MCPSE. 01219/2017

Dne 13.9. 2017 byla na ÚMČ Praha - Šeberov doručena Žádost o stanovisko ke studii – Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí Hl.m. Prahy – Tramvajová trať Opatov – Čestlice, zpracované firmou DIPRO, zpracovatel Ing. Trešl 08/2017

Žádost byla projednána stavební komisí RMČ Praha – Šeberov dne 22.9.2017.

MČ Praha – Šeberov souhlasí se záměrem vybudování tramvajové trati Opatov - Čestlice, preferuje variantu č.2, za předpokladu vyřešení křižovatky Na Jelenách x K Hrnčířům (exit 2) a odhlučnění tramvajové trati v úseku vedoucím podél zástavby Šeberova.

Ing. Martina Šteflová
tajemnice ÚMČ Praha – Šeberov


Ing. Petra Venturová, v.z.
starostka MČ Praha - Šeberov

Městská část
Praha - Šeberov
Úřad Městské části
K Hrnčířům 160
149 00 Praha 4



Obec Průhonice

Květnové náměstí 73, 252 43 Průhonice

DOŠLO
06-10-2017

/2040

DIPRO, spol. s r.o.
Dopravní a inženýrské projekty
Modřanská 11/1387
140 00 Praha 4

Vaše značka:

189-16-00

Naše značka:

17/4360/IO

Vyřizuje:

J. Brožek

V Průhonici dne:

02.10.2017


**Věc: Stanovisko ke studii – Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy,
tramvajová trať Opatov – Čestlice.**

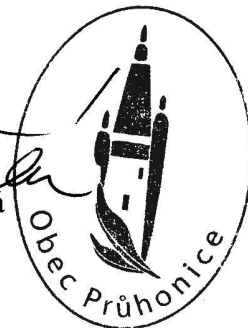
Vážení,

po projednání návrhu na veřejném zasedání zastupitelstva obce dne 29.8.2017, obec Průhonice souhlasí se studií „Tramvajová trať Opatov – Čestlice. Tramvajová trať je vedena mimo obytná území obce Průhonice, trasy podél dálnice D1 (varianta č. 1).

Na základě objednávky Středočeského kraje studii v srpnu 2017 zpracovala spol. DIPRO, spol. s r.o., dopravní a inženýrské projekty, Modřanská 11/1387, 140 00 Praha 4.

S pozdravem


PhDr. Hana Borovičková
starostka obce



Co: spis



městská část Praha 11
Ing. Stanislav Urbánek, CSc.
radní

DIPRO, spol. s r.o.
Ing. Jan Zrzavý, jednatel
Modřanská 11/1387
143 00 Praha 4

Praha 12. října 2017

Čj. MCP11/17/058771/Ur

Vyjádření městské části Praha 11 k záměru výstavby tramvajové tratě z Opatova do Čestlic

Vážený pane inženýre,

městská část Praha 11 se tímto vyjadřuje k záměru výstavby tramvajové tratě z Opatova do Čestlic na základě Vaší žádosti obdržené dne 13.9.2017 a přiložené studie „Tramvajová trať Opatov – Čestlice“. Studii zpracovala spol. DIPRO, spol. s r.o. v srpnu 2017, objednatelem je Středočeský kraj.

Zástupci naší městské části se účastnili předešlých jednání v této věci. Studie byla interně projednána a na základě tohoto projednání a zájmů městské části k záměru uvádím:

- 1) Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 29/19 ze 14.9.2017 vzalo na vědomí dokument „Strategie rozvoje TT do roku 2030“ zpracovaný v 06/2017 spol. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Mimo kategorizaci tří skupin tratí na území hl. m. Prahy jsou i tratě vedoucí do Středočeského kraje. Jednou z nich je i trať „Opatov – Průhonice – Čestlice“. V horizontu roku 2030 se předpokládá její „stabilizace studijně potvrzeného směru a zahájení procesu projednávání vzhledem k územně plánovací dokumentaci hl. m. Prahy, Středočeského kraje a dotčených obcí“. Z toho vyplývá, že není stabilizována

v územně plánovací dokumentaci hl. m. Prahy, Středočeského kraje a dotčených obcí a nelze předjímat, zda vůbec někdy v těchto dokumentaci stabilizována bude.

- 2) Tč. je hotovo zadání územní studie „Opatov – Na Jelenách“ a je vybrán i zhotovitel. Návrh tohoto územně plánovacího podkladu by měl být hotov do konce roku 2017. Do zadání bylo na základě pracovních jednání doplněno, že studie „prověří možnost prodloužení tramvaje do Čestlic“. Zadání zveřejněno na webu MČ Praha 11. Výsledek prověření nelze tč. předjímat, nicméně městská část Praha 11 tímto vyšla záměru vstříc mj. i vzhledem k tomu, že jediný napojovací bod na systém tramvajových tratí v tomto směru je na jejím území na Opatově.
- 3) Z projektu i z pracovních jednání je zřejmé, že jediným účelem tratě je bez ohledu na území, kterým by měla probíhat, napojení plánované Západní komerční zóny Průhonice na veřejnou kapacitní kolejovou dopravu. Při akceptaci tohoto záměru by však měl záměr mít i užitek pro veškeré okolní území, které by nemělo být zatíženo pouze průjezdem, nýbrž řádně obslouženo. MČ Praha 11 má požadavek, aby tramvaj obsloužila stále se rozrůstající obytná sídla na jihovýchodě Prahy a v jejím okolí (např. Újezd, Šeberov, Průhonice, Čestlice) tak, aby zastávky byly dobře dostupné a tramvaj mohla být náhradou za individuální automobilovou dopravu směrem do Prahy přes Jižní Město. Tramvaj by tak bylo možné se dostat do centra Prahy ve stopě tzv. východní tramvajové tangenty (na Vinohrady, na Žižkov) a současně by bylo možno zejména v dopravních špičkách ulevit mj. komunikacím Formanské a Opatovské. V případě umístění zastávek „v polích“ či pouze na okrajích sídel tramvaj výše uvedenému požadavku nemůže vyhovět.
- 4) Z hlediska dotčení území MČ Praha 11 požadujeme vést trať ve stopě komunikace Chlidská bez narušení funkce ochranného zeleného valu chránícího obytné území městské části a bez dopravních komplikací způsobených přidáním tramvaje do rušné tepny. Případně lze zvážit v tomto úseku i vedení pod zemí.

- 5) MČ Praha 11 požaduje, aby v časové i věcné koordinaci v souvislosti s vybudováním tratě byla zřízena u stanic tramvaje kapacitních parkoviště P + R, a to prioritně na území Středočeského kraje. Tímto by došlo k úlevě území Jižního Města od dopadů parkování tohoto druhu, zejména od dopravy vzniklé dojížděním do Prahy ze Středočeského kraje a okrajových městských částí. Též by mohlo dojít ke zmenšení kapacity plánovaného parkovacího domu u stanice metra Opatov, který je záměrem hl. m. Prahy a který je místními obyvateli odmítán.
- 6) Požadujeme prověřit i dřívější variantu spojení Jižní Město – Čestlice dle studie z května 2014 zpracované spol. METROPROJEKT Praha a.s. pro objednatele obec Čestlice, a to i přesto, že není obsažena ve výše citovaném dokumentu „Strategie rozvoje TT do roku 2030“.
- 7) Požadujeme záměr věcně a časově koordinovat se stavbami „Exit 4 – D1“ a „Vestecská spojka“ a s plánovanou výstavbou v okolí stanice metra Opatov.

Závěrem si dovoluji požádat, aby městská část Praha 11 byla o dalším vývoji záměru informována a měla možnost se k němu i nadále vyjadřovat z důvodu koordinace s vlastními záměry a zájmy.

S pozdravem

Ing. Stanislav Urbánek, CSc.
radní městské části Praha 11

Na vědomí:

MHMP, odbor územního rozvoje, Ing. Anna Kuryviálová
IPR Praha, Ing. arch. Renata Synková
IPR Praha, Ing. Karel Hák

DOŠLO DNE

17.10.2017

/ 2729

Váš dopis značky / ze dne 189-16-00/6.9.2017
naše značka 100130/37P2059/2041
vyřizuje / linka Ing.Pechar/296192113
místo odeslání / dne Praha/9.10.2017

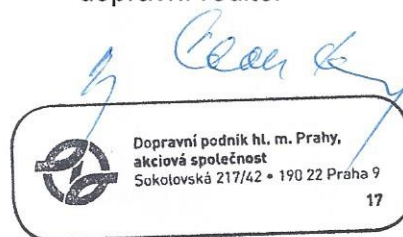
DIPRO s.r.o.
Ing. Miroslav Zajíc
Modřanská 1387/11
143 00 Praha 12 - Modřany

Věc: Studie Zlepšení dopravní dostupnosti v okolí hl. m. Prahy, TT Opatov – Čestlice

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. vám za naši akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

- 1) Dopravní podnik hl. m. Prahy vítá aktivitu Středočeského kraje ve vyhledávání možností zřízení nových tras kolejové dopravy z Prahy do regionu. K předloženému záměru se vyjadřujeme z pozice provozovatele sítě tramvajové dopravy v Praze a jako hypoteticky možný provozovatel trati a vozidel nových.
- 2) Navržené varianty jsou napojeny v lokalitě Opatova na budoucí tramvajové tratě, uvažované v územně-plánovací dokumentaci (zaneseno v ZÚR hl. m. Prahy), přičemž detailnější řešení v územním plánování řeší pořizovaná změna územního plánu č. 2798/00. Vzhledem k této situaci konstatujeme, že stěžejním pro předložený záměr je stanovisko Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Tento subjekt je na území hl. m. Prahy také zásadní k posouzení možnosti zajištění souladu ve studii navržených tras na území hl. m. Prahy s územně-plánovací dokumentací.
- 3) Z hlediska technického sdělujeme, že navržená trasování stop nově uvažovaných tramvajových tratí hodnotíme jako potencionálně akceptovatelná pro případný tramvajový provoz. Podrobnější vyhodnocení, případně porovnání variant je možné pouze na základě doložení dalšího stupně dokumentace rozpracovaného důkladněji jak z hlediska technického, tak v otázkách dopravního řešení.

Ing. Ladislav Urbánek
dopravní ředitel



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a.s. Praha 1 číslo účtu 1930731349/0800



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



ZASTUPITELSTVO MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA - ÚJEZD

Zastupitelstvo městské části Praha – Újezd na svém pravidelném zasedání
dne 18.10. 2017 schválilo

U S N E S E N Í

č. 6 b) ze zápisu č. 12/2017 k bodu:

Kolejová doprava Jižní Město – Čestlice

Zastupitelstvo MČ Praha – Újezd:

I. Souhlasí se záměrem dopravní obsluhy komerčních zón v Průhonicích a Čestlicích tramvajovou dopravou a s předloženou Studií tramvajové trati Opatov – Čestlice za podmínek:

- průchod křižovatkou Chilská – Opatovská bude řešen mimoúrovňově podjezdem
- bude zachováno stávající pěší a cyklistické propojení Kateřinky – Šeberov (páteřní cyklotrasa A21 v průchodu zemním ochranným valem a v podchodu pod D1)
- záměr tramvajové trati bude koordinován se stavbou „Exit 4 – napojení Vestecké spojky II. etapy a západní komerční zóny Průhonice“, včetně jejich protihlukových opatření, pěších tras a odvodnění
- zprovoznění tramvajové trati bude podmíněno realizací parkoviště P+R u konečné zastávky Čestlice-jih
- vypuštění parkoviště P+R u zastávky Nad Vsí

II. Požaduje v dalších stupních přípravy záměru prověřit:

- posunutí zastávek Zdiměřická, Studánková a Pastevců ve směru staničení tramvajové trati tak, aby nebyly nutné nové průchody v zemním ochranném valu



Václav Drahorád
starosta

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:

22.3.2017

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	
SVOZOV	KSUS SK	735 327 213	LENKA.SVOZOV@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 neprojednatelné
- 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.

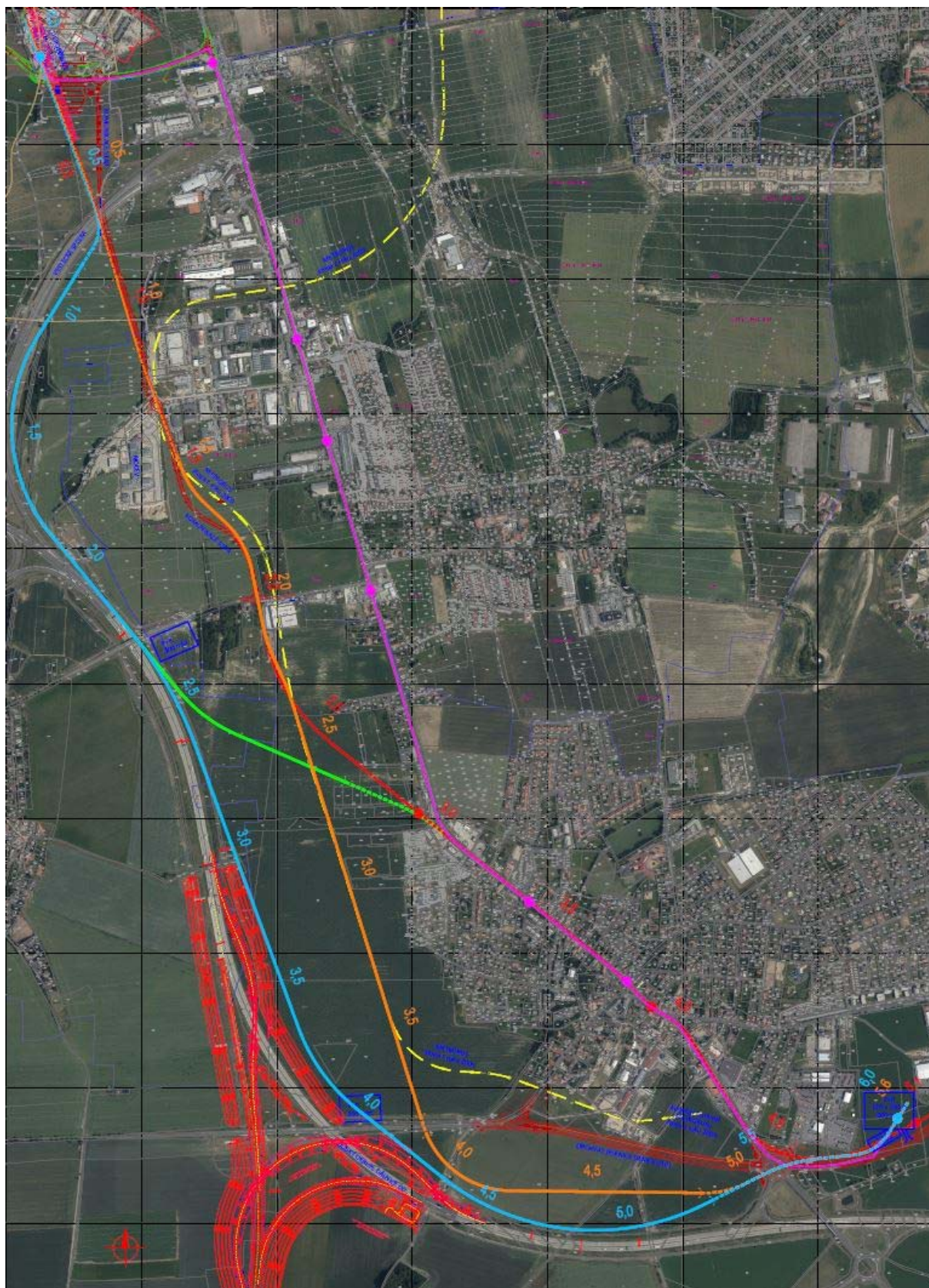
Stopu dle varianty 2 (obecně v zóně mezi Vídeňskou ulicí a dálničním obchvatem) nedoporučujeme. V této stopě dochází k nevratné degradaci širokého pásu území a zabraňuje tak přirozenému rozvoji Vestce a Jesenice tímto směrem. Pro dopravní komfort místních obyvatel pak nepřináší žádné zlepšení.

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: 7. 6. 2017
Místo: Obecní úřad Průhonice
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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@di.cz
telefon: +420 604 728 200
Věc: Představení záměru zástupců obcí Průhonice, Čestlice, MČ Praha 11, MČ Praha Šeberov, MČ Praha Újezd
Vyhotovil: Ing. Zajíc, Ing. Trešl
Vyhotoveno: 7. 6. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s možnými stopami vedení uvažované TT mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

- 1) Představení zadavatele a vymezení záměru, souvislosti zadání. Účelem/výstupem studie má být v případě souhlasu oslovených podklad pro změny Územních plánů dotčených samosprávných celků. Pro nové TT je možný výkup pozemků v soukromém vlastnictví.
- 2) Propojení s železniční sítí na stávající trať Praha – Benešov (součást IV. tranzitního koridoru) je za současného stavu nereálné, trať se díky kumulaci 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.
- 3) Ing. Zajíc seznámil účastníky jednání s variantami trasování TT v prostoru budoucí rozvojové zóny Průhonice Rozkoš a s dalším vedením TT skrz komerční zónu Průhonice – Čestlice.
- 4) Jako problematické byly shledány především následující lokality:
 - a) Křižovatka D1-Chilská, resp. průjezd v těsné blízkosti Šeberova. Dále bude postupováno v koordinaci s Územní studií lokality „Opatov - Na Jelenách“ zpracovávanou MHMP OÚP, a v koordinaci záměru s připravovaným novým územním plánem hl. m. Prahy - tzv. Metropolitním plánem. K vedení TT rozhodně nebude využita ulice U Zemníku (na jednání

chybně uvedeno „V Ohybu“). Trasy vedení TT na území hl. m. Prahy obsažené v příložených přehledných situacích jsou převzaty ze starších studií, prozatím byla věnována pozornost zejména stopám vedení na území Stč. kraje.

- 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 byla vytipována s ohledem na možnost zachování stávající okružní křižovatky u výjezdu z dálnice. Jelikož na části vytipovaného pozemku již probíhá realizace jiného stavebního záměru, bude pro situování tratě k obratišti nutné najít jinou stopu.
- 5) Oranžová varianta ze studie TT Háje – Křeslice – Čestlice nebyla sledována, protože nevyhovuje zadání z hlediska přímočarosti, a tedy i atraktivity pro uživatele P+R, obsluhy rozvojových ploch podél dálnice D1 (míjí katastr Průhonic), dále docházelo k narušení Přírodního parku Botič - Milíčov.
- 6) Obec Průhonice vítá možnost vedení tramvajové trati skrz rozvojovou zónu jižně od dálnice D1, zároveň si nepřejí přímou obsluhu centra obce tramvajovou dopravou.
- 7) MČ Praha 11 vítá možnost budování záchytných kapacitních parkovišť P+R na území Středočeského kraje.
- 8) Obsluha MČ Praha Šeberov nebo MČ Praha Újezd tramvajovou dopravou (alespoň okrajově) není vyloučena, výběr konkrétní městské části však závisí na výběru konkrétní varianty trasování na území hl. m. Prahy. Trasy vedení TT na území hl. m. Prahy obsažené v příložených přehledných situacích jsou převzaty ze starších studií. Hlavním úkolem studie však v její první fázi je prověření možností průchodnosti území, nikoliv přesné rozmístování zastávek.
- 9) Na základě prostudování dokumentu „Integrovaná strategie pro integrované teritoriální investice Pražské metropolitní oblasti, pracovní verze 1 ze srpna 2014“ se zpracovatel studie domnívá, že záměr je plně v souladu s touto strategií.

- 10) Záměr bude co možná nejvíce precizován ve smyslu bodů zápisu výše, následně bude opět svoláno jednání ve stejném složení účastníků. Zpracovatel prosí dotčené obce o aktuální informace o stavu a platnosti územních plánů, eventuálně o připravovaných změnách. Předpokládaný termín dalšího jednání: poslední týden v červnu.

DOPLNĚNÍ na základě zjištění a závěrů z jednání v týdnu 12.-16.6.:

- 11) Z jednání dne 14.6. se zástupci KZ Čestlice-Průhonice vzešly následující požadavky a doporučení:
- a) prověřit možnost ukončení TT v připravované KZ Čestlice JIH (jižně od D1 směrem k Průhonicům), na jejímž okraji je možno po dohodě zároveň situovat záchytné parkoviště. V rámci prověření dojde i k projednání se sousedními obcemi.
 - b) Akcentovat i co nejvyšší cestovní rychlost nově navrhovaného systému.
 - c) Provéřit možnost zřízení záchytného parkoviště P+R i poblíž budoucí křižovatky D1-Vestecská spojka.
 - d) Nedoporučení nebo odmítnutí záměru nebylo zaznamenáno.
- 12) Z jednání dne 16.6. se zástupcem IPR (Ing. Tittl) a zástupci IDSK (Ing. Jareš, Ing. Kudláček) vzešly následující požadavky a doporučení:
- a) V hl. m. Praze bylo doporučeno spíše sledování varianty podél D1 vlevo s obsluhou Kateřinek a západního okraje Újezda.
 - b) Oblast od D1 jižně směrem k hranici Prahy dle sdělení Ing. Tittla není určena k zástavbě.
 - c) Možnost zřízení záchytného parkoviště poblíž budoucí křižovatky D1-Vestecská spojka bylo doporučeno ponechat spíše pouze v podobě případné rezervy.
- 13) Na základě požadavku z původního jednání v Průhonicích dne 7.6. (bod 4a) byl kontaktován pořizovatel Územní studie lokality Opatov – Na Jelenách, kterým je MHMP, Odbor územního rozvoje, zadání zajišťuje Ing. Kuryviálová. Dle jejího sdělení bude pořizovaná Studie v souladu s momentálně platným ÚP, který vedení TT skrze lokalitu Na Jelenách neuvažuje. Z tohoto důvodu s aktuálně pořizovanou Studií nelze záměr koordinovat.

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.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 14. 6. 2017
Místo: Hotel Aquapalace Čestlice
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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: Představení záměru developerům/vlastníkům/nájemcům ploch v komerční zóně Průhonice - Čestlice
Vyhotovil: Ing. Zajíc, Ing. Trešl
Vyhotoveno: 15. 6. 2017
Jednání přítomni: viz prezenční listina

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání se záměrem a možnými stopami vedení uvažované TT mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

- 1) Uvedení starostou obce Čestlice p. Petrem Šachlem.
- 2) Představení zadavatele a vymezení záměru, souvislosti zadání. Účelem/výstupem studie má být v případě souhlasu oslovených podklad pro změny Územních plánů dotčených samosprávných celků. Pro nové TT je možný výkup pozemků v soukromém vlastnictví. Záměr by měl být částečně hrazen z prostředků OPD 2, s tím souvisí časový horizont zahájení výstavby – rok 2022.
- 3) Zdůvodnění, proč nelze tramvajovou dráhu jednoduše trasovat skrze obytné oblasti, jako tomu bývalo v minulosti (hlukové limity, vibrace, intenzivní provoz automobilové dopravy).
- 4) Ing. Trešl seznámil účastníky jednání s variantami trasování TT v prostoru budoucí rozvojové zóny Průhonice Rozkoš a s dalším vedením TT skrz komerční zónu Průhonice – Čestlice. V Praze na Opatově je předpokládáno napojení na prodloužení tratě Spořilov-Jižní město.
- 5) Jako problematické byly uvedeny 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. Trasy vedení TT na území hl. m. Prahy obsažené v přiložených přehledných situacích jsou převzaty ze starších studií nemusí tedy být aktuální.

- 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. Případně zabraná parkovací stání budou nahrazena.
 - d) Ukončení v Čestlicích v prostoru poblíž exitu 8 dálnice D1. Lokalita mezi D1 a ul. Obchodní byla původně vytipována s ohledem na možnost zachování stávající okružní křižovatky u výjezdu z dálnice. Jelikož na části vytipovaného pozemku již probíhá realizace jiného stavebního záměru, bude pro situování tratě k obratišti nutné najít jinou stopu. Jako schůdná alternativa se jeví možnost překročení dálnice D1 a obslužení připravované KZ Čestlice JIH, kde je možno ve spolupráci s jejím developerem najít prostor pro obratiště a parkoviště P+R. Ukončení v KZ Čestlice JIH je nutné projednat s dalšími obcemi (zejm. Dobřejovice).
- 6) Z jednání vzešlo doporučení situovat jedno ze zachytných parkovišť poblíž křižovatky D1 a připravované Vestecké spojky bude dále prověřeno.
- 7) Čistá jízdní doba včetně obsluhy zastávek je předpokládána cca 10-12 min. Předpokládá se 100 % preference tramvaje bez vlivů AD. Zvýšení rychlosti např. na 80 km/h prozatím představuje legislativní problém.
- 8) Dále byla diskutována vhodnost vybraného dopravního prostředku (tramvaj vs. trolejbus, resp. elektrobus).

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

dne 14.6.2017

JMÉNO	FIRMA	EMAIL	PODPIS
MAHDIROV	AKSAMITE	viluchlikova@aksamite.cz	
Babirkec	AKSAMITE	martina.babirkec@aksamite.cz	
KLEPÁŘEK	PROBODAC'S	PATRICK KLEPÁŘEK @ cz.net	
ANDRLE	ORF DEVELOPMENT	JAROSLAV ANDRLE @ ORF DEVELOPMENT CZ	
BARTLCHA	SPEROO/QUINQUE	BARTLCHA@QUINQUE.CZ	
ONDŘEJ ŠTEPÁNEK	STEPEK PRAHEC	ostimberka@stepka.cz	
DAVID KRAJE	PRO	KonradDavid@centrum.cz	
ADRIANA DURL	HERNBACH	ADRIANA.DURL @ HERNBACH.COM	
Hopperi Era	Letta coffee	hoppera@letta-coffee.cz	
DEMIST VANOVA	OC SPECTRUM	DEMIST.VANOVA@ OC.SPECTRUM.COM	
OPLISTIL TOMAŠ	ElectroWorld	oplistil@mag.sk	
ŠNEBERGER PETR	Flagrant Course	snobberger@ magentaconsulting.cz	
IMAN GMAN	IMAN GMAN	info@kvesta.com	
COCHETICOVA	BTA PRAHA	PATRICKA COCHETICOVA@ BTA.CZ	
IREK JAKOŠEK	AKELIS CZ	irek.jakosek@akelisk.cz	
JOSEF LAUNIG	VITA MOBILE	jozef.launig@vita-mobile.cz	
IVANA PERNAROVA	PROBODAC'S	IVANA@PROBODAC.CZ	
Jakub Karlůček	Colosim Festivals	jakub.karlucik@colosim.cz	
JAN BUŠTA	STEILHANN	JAN.BUSTA@STEILHANN.CZ	
TOMÁŠ ČERNÝ	Bauhaus k.s.	stusko@bauhaus.cz	
TEODAS VICEK	HaniTomasso	L.vicek@hanat-farm.cz	
ILIE ŠMOLÁK	Sportissimo s.r.o.	smoljak@sportissimo.cz	
ROMAN LUKES	MAKRO	roman.lukes@makro.cz	
MIRKA GRUBICA	—	MIRKA.GRUBICA@	

MAKRO.CZ

PREZENČNÍ LISTINA

dne 14.6.2017

[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 zastavbou obcí Líbeznice a Baště.
- 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.

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.

Prezenční listina

[illegible]

PŘEPIS ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 26. 7. 2017
Místo: Obecní úřad Průhonice
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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: Představení postupu přípravy záměru zástupcům obcí Průhonice, MČ Praha 11, MČ Praha Šeberov
Vyhotovil: Ing. Zajíc, Ing. Trešl
Vyhotoveno: 26. - 27. 7. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s výsledky dosavadních jednání při přípravě studie uvažované TT mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

1) Představení aktuálního stavu (varianty):

Rozplet uvažovaných tram tratí ve směru Háje a Čestlice v prostoru křižovatky Chilská-Opatovská je v návaznosti na uvolnění středního dělicího pásu od inženýrských sítí předpokládán jako podúrovňový. Následující úsek bude situován při pohledu od Prahy vlevo od D1, prostor bude získán částečným odtěžením a podchycením stávajícího protihlukového valu. Val bude doplněn o další protihlukovou ochranu tak, aby pomohla odclonit i hluk z D1. V tomto úseku budou situovány cca 3 zastávky. Křížení dálnice D1 v prostoru křižovatky s budoucí Vesteckou spojkou bude na základě požadavku IPR opět řešeno podúrovňově, pokud možno v ploše záboru pro Vesteckou spojku. Následně trasa obkrouží čerpací stanici Benzina Průhonice a opět v souběhu s D1 (při pohledu od Prahy vpravo) překročí koridor Botiče. Přibližně v prostoru prodloužení ul. Školní v Průhonicích se bude nacházet stejnojmenná zastávka, ze které je budova ZŠ vzdálena přibližně 350 m. Opět následuje podjezd dálnice a podél zdi dendrologické zahrady bude trať zaústěna do komerční zóny Čestlice. Zde je předpokládáno trasování ulicemi Pražská (Aquapalace), U Makra (alt. Průhonická) a Obchodní. V místě přimknutí ul. Obchodní k dálnici by opět mělo dojít k jejímu podejití na pravou stranu do rozvojové zóny Čestlice JIH, kde má být poblíž exitu 8 situováno záchytné parkoviště a v obtížně využitelném prostoru uvnitř mimoúrovňové křižovatky též smyčkové obratiště. Tato varianta vznikla

v koordinaci s projektantem KZ Čestlice JIH. Alternativně je možné trasování po levé straně D1 směrem k Nupakům. Tato varianta však není preferována, jelikož by vyvolala zábory již zastavěných soukromých pozemků a dále přestavbu dvou kruhových objezdů. Objednatel opakovaně upozornil, že s ohledem na časový rámec pro zpracování studie momentálně nelze řešit detaily, řeší se zejména průchodnost územím a ekonomická zdůvodnitelnost, pro kterou je mj. důležitým parametrem i cestovní rychlost, která stoupá s klesajícím počtem zastávek.

2) Připomínky k představené variantě:

MČ Praha 11 požaduje situování záchytných parkovišť poblíž konečné zastávky u exitu 8 (KZ Čestlice JIH) a dále poblíž zastávky v prostoru KZ Průhonice severozápad poblíž křižovatky D1 s budoucí Vesteckou spojkou. Zpracovatel zdůvodnil, proč bylo parkoviště v aktuálním stavu ze studie vypuštěno – organizátoři veřejné hromadné dopravy předpokládají nízké využití z důvodu blízkosti stanice metra a P+R Opatov, IPR s odvoláním na blízkost a budoucí kapacitu záchytných parkovišť Opatov a Chodov, která jsou navíc dostupná po kapacitní komunikaci, považuje další záchytné parkoviště na území Prahy za nepotřebné, navíc dle připravovaného Metropolitního územního plánu nemá být na území podél D1 vpravo od exitu 2 až po hranici hl. m. žádná zástavba. Možnost realizovat parkoviště v této lokalitě však nebyla ze strany IDSK, ROPID, ani IPR vyloučena definitivně, bylo doporučeno uvažovanou plochu ponechat pouze jako rezervu pro případ fatálního zhoršení dopravní situace na JV hranici Prahy. Zástupci obce Průhonice se ve věci situování P+R v KZ Průhonice severozápad definitivně nevymezili, vyjádření k této věci by mohli dát až po zvážení dopadů na obec Průhonice a dále by se k této věci měl vyjádřit vlastník předmětných pozemků. Zároveň upozornili, že severozápadní komerční zóna Průhonice není dle územního plánu Průhonic propojena pro motorovou dopravu s územím Průhonic (s ulicí Újezdskou), dopravní obsluha této komerční zóny pro motorovou dopravu je možná pouze z Vestecké spojky. Dále bylo ze strany MČ konstatováno, že v tomto prostoru by bylo vhodné situovat zastávku s ohledem na předpokládanou realizaci developerského záměru mezi D1 a Miličovským lesem.

MČ Praha Šeberov žádá zvážení možnosti alespoň okrajově obsloužit své území, poloha zastávek by zejména měla zohlednit připravovaný záměr výstavby nové ZŠ v prostoru jižního okraje Šeberova poblíž rybníka Jordánek. Trasa by v tomto případě pokračovala v ose ul. Chilské na most přes D1 a dále by sledovala obchvat Šeberova. Od nové ZŠ by byla směřována východně do rozvojové zóny Průhonice severozápad, ve které by sledovala stopu podél paty protihlukového valu. Zástupci Průhonic upozornili, že na území Průhonic mohou připustit vedení tramvajové trasy pouze v lokalitě mezi zemním valem a dálnicí D1, protože její vedení podél obytné zástavby by zatížilo obytnou zástavbu hlukem. Dále poukázali také na to, že tato trasa by byla v rozporu s písemně vydaným stanoviskem developera (vlastníka pozemků) dotčené severozápadní komerční zóny. Projektant by tedy měl sledovat takové variantní řešení, které umožní obsluhu Šeberova, ale zároveň bude Vesteckou spojkou

křížit až za zemním valem ve směru k dálnici D1. Zpracovatel i objednatel studie upozornili na zásadní požadavek IDSK a ROPIDu na přímochařost trasy, kterou podporuje i IPR, v ekonomickém hodnocení má jasnou prioritu celodenní využití před dopravou žáků do/ze školy. Ing. Arch. Fišarová konstatovala, že funkce IPRu je v tomto případě poradní, oprávnění k vydání stanoviska má Radní hl. m. Prahy pro rozvoj území (Petra Kolínská).

V případě výběru představené varianty (podél D1 vlevo) žádá MČ Praha Šeberov realizaci protihlukového opatření tak, aby šeberovská zástavba nebyla ovlivněna dalším hlukem – z tramvajové dopravy.

Zastávka Čestlice, Bauhaus má vzhledem k umístění správně nést název Čestlice, Hornbach.

3) Všeobecné připomínky:

Text zápisu byl na místě přečten a obsah odsouhlasen.

Pro vyhotovení oficiálního stanoviska požaduje MČ Praha 11 dostatečný časový rámec od obdržení kompletního výtisku.

4) Závěry:

I přes nesouhlas pořizovatele územní studie pro lokalitu Chluská – Na Jelenách (MHMP OÚR, Ing. Arch. Cach, zdůvodnění, že pořizovaná studie má být dle zadání v souladu s platným ÚP) se dotčené MČ a zpracovatel studie TT pokusí o to, aby v rámci této územní studie byla prověřena i možná trasa a TT v rozsahu území řešeného územní studií.

Do studie TT bude doplněna varianta přes novou ZŠ Šeberov, varianta přes Kateřinky a Újezd byla pro MČ Šeberov shledána jako nevyužitelná, naopak ohrožuje severní území Šeberova další hlukovou zátěží.

V jednotlivých úsecích budou specifikována protihluková opatření.

Obec Průhonice navrhouvanou stopu TT na svém území podporuje. Doporučuje kontaktovat vlastníky dotčených pozemků a vedení Dendrologické zahrady. V případě širší podpory a konsensu ve věci trasování přes Šeberov je podmíněčně možné podpořit i tuto variantu, pokud na území Průhonic povede tramvajová trasa v lokalitě mezi zemním valem a dálnicí D1 tak, aby nezatěžovala hlukem obytnou zástavbu.

Zpracovatel do 7 dnů kontaktuje zástupce MČ Újezd i ostatních dotčených MČ a IPR a představí aktuální variantu.

Dopracování a odevzdání je aktuálně předpokládáno v polovině září. Následně bude zástupcům dotčených MČ a IPR předložen čistopis studie. V případě kladného výsledku ekonomického hodnocení bude záměr předložen ke schválení Radě StČ kraje.

Příloha:

Přehledná situace TT opatov – Čestlice, 07/2017, měř. 1 : 30 000

Přehledná situace TT opatov – Čestlice, 08/2017, měř. 1 : 30 000 (zapracování var. Šeberov, opuštění smyčky Nupaky)

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.



Místo konání: OÚ Přehonice	Název akce: Zlepšení dopravní dostupnosti v Osol. hl.m. Praha - Tramvaje/trať Oratou - Čestlice
--------------------------------------	---

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 3. 8. 2017
Místo: Dendrologická zahrada, Průhonice, Za dálnicí 146
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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: **Představení záměru zástupcům Dendrologické zahrady Průhonice (vlastník pozemků).**
Vyhotovil: Ing. Trešl
Vyhotoveno: 3.8. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s přípravou uvažované TT mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

1) Představení aktuálního stavu (varianty):




Rozplet uvažovaných tram tratí ve směru Háje a Čestlice v prostoru křižovatky Chilská-Opatovská je v návaznosti na uvolnění středního dělicího pásu od inženýrských sítí předpokládán jako podúrovňový. Následující úsek bude situován při pohledu od Prahy vlevo od D1, prostor bude získán částečným odtěžením a podchycením stávajícího protihlukového valu. Val bude doplněn o další protihlukovou ochranu tak, aby pomohla odclonit i hluk z D1. V tomto úseku budou situovány cca 3 zastávky. Křížení dálnice D1 v prostoru křižovatky s budoucí Vesteckou spojkou bude na základě požadavku IPR opět řešeno podúrovňově, pokud možno v ploše záboru pro Vesteckou spojkou. Následně trasa obkrouží čerpací stanici Benzina Průhonice a opět v souběhu s D1 (při pohledu od Prahy vpravo) překročí koridor Botiče. Přibližně v prostoru prodloužení ul. Školní v Průhonicích se bude nacházet stejnojmenná zastávka, ze které je budova ZŠ vzdálena přibližně 350 m. Opět následuje podjezd dálnice a podél zdi dendrologické zahrady bude trať zaústěna do komerční zóny Čestlice. Zde je předpokládáno trasování ulicemi Pražská (Aquapalace), U Makra (alt. Průhonická) a Obchodní. V místě přimknutí ul. Obchodní k dálnici by opět mělo dojít k jejímu podejití na pravou stranu do rozvojové zóny Čestlice JIH, kde má být poblíž exitu 8 situováno záchytné parkoviště a v obtížně využitelném prostoru uvnitř mimoúrovňové křižovatky též smyčkové obratiště. Tato varianta vznikla v koordinaci s projektantem KZ Čestlice JIH. Alternativně je možné trasování po levé straně D1

směrem k Nupakům. Tato varianta však není preferována, jelikož by vyvolala zábory již zastavěných soukromých pozemků a dále přestavbu dvou kruhových objezdů. Studie, s ohledem na časový rámec pro zpracování, řeší zejména průchodnost územím a ekonomickou zdůvodnitelnost, pro kterou je mj. důležitým parametrem i cestovní rychlost, která stoupá s klesajícím počtem zastávek.

2) Na jednání bylo dohodnuto:

- Trať bude ve směru od přemostění Botiče co nejtěsněji přimknuta k protihlukové stěně podél dálnice, bude přibližně sledovat její niveletu a následně bude zahloubena, aby podešla dálnici D1 směrem k Dendrologické zahradě.
- Podél oplocení Dendrologické zahrady bude pro umístění trasy tramvajové trati využita stávající obslužná komunikace.
- Stávající oplocení Dendrologické zahrady zůstane na místě beze změn.
- Vedení trati bude respektovat stávající parkovací stání a odstavné plochy pro vozidla.
- Ze strany vedení Dendrologické zahrady v této fázi přípravy nebyl shledán zásadní nesouhlas s vedením trati územím ve stopě dle přiložené situace.

Zaznamenal: Trešl

 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:	Název akce: ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI SĚ KRAJE, TT OPATOV - ČESTLICE			
jméno	organizace	e-mail	telefon	podpis
TREŠL	DIPRO, s.r.o.	tresl@dip.cz	736 101 081	
KIESENBAUER	VUKOZ, s.r.o.	Kiesenbauer @VUKOZ-CZ	605 205 982	

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 3. 8. 2017
Místo: Imoba a.s., Průhonice, Tulipánová 443
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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: Představení záměru zástupcům IMOBA a.s. (vlastník pozemků).
Vyhotovil: Ing. Trešl
Vyhotoveno: 3.8. 2017
Jednání přítomni: viz přiložená prezenční listina (příloha č.1)

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání s přípravou uvažované TT mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

1) Představení aktuálního stavu (varianty):



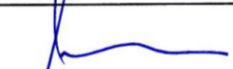
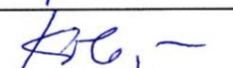
Rozplet uvažovaných tram tratí ve směru Háje a Čestlice v prostoru křižovatky Chilská-Opatovská je v návaznosti na uvolnění středního dělicího pásu od inženýrských sítí předpokládán jako podúrovňový. Následující úsek bude situován při pohledu od Prahy vlevo od D1, prostor bude získán částečným odtěžením a podchycením stávajícího protihlukového valu. Val bude doplněn o další protihlukovou ochranu tak, aby pomohla odclonit i hluk z D1. V tomto úseku budou situovány cca 3 zastávky. Křížení dálnice D1 v prostoru křižovatky s budoucí Vesteckou spojkou bude na základě požadavku IPR opět řešeno podúrovňově, pokud možno v ploše záboru pro Vesteckou spojku. Následně trasa obkrouží čerpací stanici Benzina Průhonice a opět v souběhu s D1 (při pohledu od Prahy vpravo) překročí koridor Botiče. Přibližně v prostoru prodloužení ul. Školní v Průhonicích se bude nacházet stejnojmenná zastávka, ze které je budova ZŠ vzdálena přibližně 350 m. Opět následuje podjezd dálnice a podél zdi dendrologické zahrady bude trať zaústěna do komerční zóny Čestlice. Zde je předpokládáno trasování ulicemi Pražská (Aquapalace), U Makra (alt. Průhonická) a Obchodní. V místě přimknutí ul. Obchodní k dálnici by opět mělo dojít k jejímu podejití na pravou stranu do rozvojové zóny Čestlice JIH, kde má být poblíž exitu 8 situováno záchytné parkoviště a v obtížně využitelném prostoru uvnitř mimoúrovňové křižovatky též smyčkové obratiště. Tato varianta vznikla v koordinaci s projektantem KZ Čestlice JIH. Alternativně je možné trasování po levé straně D1

směrem k Nupakům. Tato varianta však není preferována, jelikož by vyvolala zábory již zastavěných soukromých pozemků a dále přestavbu dvou kruhových objezdů. Studie, s ohledem na časový rámec pro zpracování, řeší zejména průchodnost územím a ekonomickou zdůvodnitelnost, pro kterou je mj. důležitým parametrem i cestovní rychlost, která stoupá s klesajícím počtem zastávek.

2) Na jednání bylo dohodnuto:

- Trať bude ve směru od přemostění Botiče co nejtěsněji přimknuta k protihlukové stěně podél dálnice, bude přibližně sledovat její niveletu a následně bude zahloubena, aby podešla dálnici D1 směrem k Dendrologické zahradě.
- Na trati budou realizována účinná protihluková opatření.
- V rámci projektu tramvajové tratě bude navržena kabelizace a přeložení do země stávajícího el. vedení 2 x 22 kV, jehož trasu trať sleduje. Nová trasa kabelů povede v souběhu s tramvajovou tratí.
- Tramvajová trať na samostatném tělese má dle platné právní úpravy ochranné pásmo 30 m.
- Ze strany Imoba a.s. v této fázi přípravy nebyl shledán zásadní nesouhlas s vedením trati územím ve stopě dle přiložené situace.

Zaznamenal: Trešl

 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:	Název akce: ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI SE KRAJE, TT Dobruška - Čertice			
jméno	organizace	e-mail	telefon	podpis
TREŠL	DIPRO, s.r.o.	tresl@dipa.cz	736101081	
ARCHALOV	IMOBA a.s.	ARCHALOV@IMOBA.cz	606623193	
KOLAR	A 32 spol. s r.o.	kolar@32.cz	603515703	

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum jednání: 23. 8. 2017
Místo: OÚ Čestlice
Projekt/Akce: Rozvoj kolejové dopravy mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem – TT Opatov – komerční zóna Průhonice Rozkoš – Čestlice
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: Projednání řešení vedení TT Opatov - Čestlice
Vyhotovil: Ing. Zajíc
Vyhotoveno: 23. 8. 2017
Jednání přítomni: viz prezenční listina

Program jednání:

Seznámení účastníků jednání se záměrem a možnými stopami vedení uvažované tramvajové tratě mezi stanicí metra Opatov a Čestlicemi.

- 1) Uvedení starostou obce Čestlice p. Petrem Šachlem.
- 2) Projektant seznámil zúčastněné s variantními řešeními trasování tramvajové tratě.
 - a) Nejprve s variantou vedení TT v okolí Šeberova, kde TT využije koridor přeložky ul. K Hrnčířům. Dále upozornil, že v případě realizování tramvajové tratě, bude zapotřebí vyřešit dopravu v rámci Exitu 2 (dálnice D1 – ulice Chilská) a v těsné blízkosti zastavby Šeberova budou použita protihluková opatření. V rámci komerční zóny Průhonice Severozápad bude tramvajová trať vedena mezi komerční zónou a zeleným valem. Údolí Botiče a část dendrologické zahrady bude přemostěno v těsné blízkosti mostu dálnice D1. V Čestlicích tramvajová trať využije stávající uliční síť ulic Obchodní a Pražská. Zhruba v km 6,5 překročí dálnici v blízkosti biokoridoru. Vedení tramvajové tratě v komerční zóně Čestlice Jih je TT vedena v izolační zeleni a je zakončena v prostoru ramene Exitu 8 dálnice D1.
 - b) Druhá varianta předpokládá vedení tramvajové tratě v blízkosti dálnice D1 (konkrétně mezi dálnicí a protihlukovým valem). V oblasti Exitu 4 je předpoklad mimoúrovňového překročení dálnice (konkrétně pod úrovní terénu), čím se tramvajová trať dostane do prostoru komerční zóny Průhonice Severozápad, kde je vedena mezi dálnicí a komerční zónou. Toto vedení bylo

schváleno i developerem komerční zóny Průhonice Severozápad. V blízkosti dendrologické zahrady se napojuje na předchozí variantu a je vedena s ní shodně až do smyčky Čestlice II.

- 3) Zástupci MČ Praha Šeberov vítají variantní vedení TT v okolí Šeberova.
- 4) P. Drahorád za MČ Praha – Újezd upozornil na uskutečnění jednání stavebního výboru, které se koná dne 28.8.2017, jejíž součástí bude projednání právě vedení TT Opatov – Čestlice. Nicméně vedení podél dálnice D1 uvítal. Požaduje zřízení zastávky v km 2,0. Navrhl možné umístění parkoviště P+R, které by mohlo využívat jednu z větví Exitu 4. Umístění P+R nutné projednat s vlastníky pozemků. Dále byl projektant upozorněn, aby dbal zvýšení opatrnosti vzhledem k odvodnění v případě tunelové varianty.
- 5) Ing. Tittl vyjádřil obavu nad využitelnosti parkoviště P+R a doporučil prověření využitelnosti.
- 6) P. Šachl za obec Čestlice doporučil vedení TT v ulici Obchodní a dále nesledovat vedení TT v ulici Pražská. Přemostění dálnice v km 6,5 musí být doplněno protihlukovým opatřením. Požadavek na řešení spolu s parkovištěm P+R i terminál VHD.
- 7) P. Andrlé za komerční zónu Čestlice Jih vyjádřil souhlas s tramvajovou tratí a upřesnil situaci vzhledem k parkovišti P+R. Dále navrhl jeho variantní umístění blízko Exitu 8 dálnice mezi komerční zónou Průhonice Jih a rozšířením komerčního administrativního areálu. Dále p. Andrlé vznesl požadavek na zachování autobusové linky č. 385.
- 8) P. Borovičková vyjádřila souhlas s vedením TT na území Průhonic a vznesla dotaz, zda proběhlo projednání vedení TT s Imobou a dendrologickou zahradou. Projektant potvrdil, že projednání proběhlo pozitivním výsledkem (dotčené subjekty vedení TT vítají).

Doložka účastníků jednání:

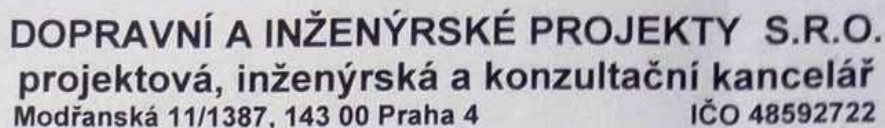
Účastníci jednání berou na vědomí, že:

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

Název akce:

ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI V OBLASTI HL. M. PRAHY

[illegible]