

01/2

První

2.2.2015

014JTB/2015

04

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl dne:	02. 02. 2015	1
Č. j.:		1
		1

Správa železniční dopravní cesty
státní organizace
Ing. Jarmila Ozimá
Ředitelka odboru investičního
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

NAŠE ZNAČKA/OUR REF.: RPS/76/2015/RSC | VYŘIZUJE/RESP.: Ing. M. Pivoňka, 220116337

DATUM/DATE: 28. ledna 2015

**V ě c: Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna
Aktualizace studie proveditelnosti 2015 – Stanovisko ČAH a.s.**

Vážená paní ředitelko,

Na základě žádosti zn. 55 791/2014-07 ze dne 19. 12. 2014 Vám zasíláme stanovisko ČAH a.s. k návrhu Aktualizace studie proveditelnosti 2015 Železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, 2. fáze, k níže uvedeným náležitostem studie:

1. Umístění železniční stanice v prostoru letiště

V aktualizaci studie je poprvé pro variantu R rozpracováno napojení letiště od severovýchodu s umístěním stanice pod ulicí Aviatická mezi objektem hotelu Courtyard Marriott a budovou Airport Business Center. Z veškerých předcházejících návrhů považujeme umístění stanice v této poloze za nejvhodnější, a to zejména z následujících důvodů:

- Pozice stanice nejlépe vyhovuje hlavním komunikačním tokům cestujících z/do Terminálu 1 a Terminálu 2. Stanice je při nynějším umístění v optimální vzdálenosti mezi Terminálem 1 a Terminálem 2.
- Umístění stanice v úrovni ulice Aviatická mimo obrys stávajících objektů terminálové soustavy letiště je optimálním z hlediska potřeby minimalizace druhotně vyvolaných investičních nákladů, např. nákladů na speciální postupy zakládání budoucích objektů soustavy, případně zajištění stávajících objektů proti vlivům z výstavby tratě (a stanice).
- Stanice se nachází mimo bezpečnostní zónu letiště (SRA), což je důležitým aspektem pro organizaci výstavby i následný provoz tratě. Umístění stanice uvnitř nebo v těsném kontaktu se SRA by významně komplikovalo provoz letiště, a to nejen v době výstavby.
- Při realizaci stavby a zejména během hloubících prací tělesa stanice v ulici Aviatická bude možné vést silniční dopravu objízdnou trasou ulicí Schengenská, příp. Jana Kašpara. Dříve uvažované umístění stanice v pozici přímo vedle Terminálu 2 (pod plánovaným odbavovacím prstem D Terminálu 2, jehož realizace je stavbou podmiňující zprovoznění paralelní dráhy letiště), přináší významné komplikace pro organizaci výstavby.

Z výše uvedených důvodů doporučujeme pro další stupně projektové dokumentace fixovat umístění stanice v poloze pod ulicí Aviatická mezi objektem hotelu Courtyard Marriott a budovou Airport Business Center, a to jak pro varianty J (napojení JZ), tak pro varianty R (napojení SV).

2. Třetí komunikační napojení vestibulu stanice

Dle současných provozních požadavků letiště považujeme za vhodné doplnit plánované napojení vestibulu železniční stanice o třetí výstup umožňující komunikační spojení vestibulu stanice s prostorem stávající veřejně přístupné pasáže objektu hotelu Courtyard Marriott, která je dále napojena na soustavu staveb a komunikací pro pěší v rámci veřejného prostoru a parkoviště před Terminálem 1. Toto napojení

společně s plánovanými výstupy orientovanými i) do blízkosti Terminálu 2 (a plánovaného terminálu hromadné pozemní autobusové dopravy) a ii) na veřejné venkovní prostranství v blízkosti objektu Parkingu C zvýší možnosti pohybu cestujících z/do stanice a umožní dále zvýšit diverzitu a celkovou úroveň služeb poskytovaných cestujícím pohybujícím se ve veřejném prostoru o nové prvky vybavenosti.

V současné době připravujeme architektonicko – dopravní soutěž na vypracování i) ideového urbanistického řešení s akcentem na reorganizaci povrchové dopravy umístěné v prostoru přednádraží severního areálu (tj. prostoru vymezeného stavbami terminálové soustavy) a ii) obecnou definici potenciálu a využití rozvojových ploch přednádraží. Jedním z výchozích komponentů zadání studie bude umístění železniční stanice do prostoru přednádraží ve výše uvedené poloze, tj. pod ulicí Aviatická mezi objektem hotelu Courtyard Marriott a budovou Airport Business Center, bez ohledu na variantu vedení tratě. Výsledky studie (předpokladem je vypracování řešení do konce roku 2015) budou SŽDC poskytnuty pro potřeby koordinace projektové dokumentace. Mimo jiné předpokládáme v rámci výsledků také definici toků cestujících jako detailní podklad pro následující stupně projektové dokumentace (viz připomínka č. 16 k předcházející studii proveditelnosti).

3. Nadzemní část objektu železniční stanice

V souvislosti s výše zmíněnou připravovanou urbanistickou studií bude po vypracování ideového řešení následným stupněm rozpracování konceptu do detailního architektonického řešení veřejného prostoru přednádraží a architektonické soutěže o návrh nových objektů umístěných v prostoru. U všech nově koncipovaných staveb umístěných do prostoru severního areálu letiště je žádoucí koordinace a sjednocení koncepce staveb s důrazem na jejich mimořádnou architektonickou kvalitu. Pro ČAH a.s. je důležité mezi takto pojaté stavby zahrnout i plánovanou železniční stanici, zejména její nadzemní část a koridory napojující nadzemní části na podzemní těleso stanice. V této souvislosti žádáme, aby ČAH byl nejméně přizván ke koordinaci zadání pro nadzemní části stanice tak, aby mohl poskytnout potřebnou součinnost při výběru architektonického návrhu stanice, která bude v budoucnu tvořit jeden z prvků souboru staveb umístěných v prostoru přednádraží. V této věci také doporučujeme a nabízíme, aby ČAH a.s. byl organizátorem architektonické soutěže o návrh nadzemních částí stanice.

4. Doporučení k výběru varianty

S respektováním faktu, že výběr varianty napojení letiště na železniční síť je plně v kompetenci a odpovědnosti investora stavby, doporučujeme vybrat pro realizaci variantu R, u níž jsme jako jednoznačný benefit identifikovali především kratší cestovní doby mezi letištěm a centrem města. Další přínosy varianty R spatřujeme zejména v doplnění a zkvalitnění dopravní obslužnosti jižní části areálu letiště, která má významný rozvojový potenciál a hraje nezanedbatelnou roli pro budoucí plnohodnotný rozvoj severozápadní části Prahy navazující na areál letiště. Z pozice vlastníka dotčených a okolních pozemků a s přihlédnutím k předpokládanému dlouhodobému pozitivnímu vlivu kolejového připojení na provoz letiště proto jednoznačně doporučujeme napojení letiště podle varianty R (napojení SV) s umístěním stanice v severním areálu pod ul. Aviatická, jak je popsáno výše.

Příloha: Připomínky k aktualizaci studie proveditelnosti

S pozdravem



Ing. David Olša
Výkonný ředitel
Rozvojové projekty a správní agendy

Cc: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Ing. Marek Zděradíčka
Vyšehradská 57/2077, 128 00, Praha 2

Přípomínky z jednání 24.04.2014				PŘÍPOMÍNKA		SOUHRNNÉ VYJÁDŘENÍ		ODPOVĚDNÝ ZPRACOVATEL		28.1.2015 Vyjádření ČAH k ASP.		
ČÁST	KAPITOLA	ČÍSLO	ORIGINÁLNÍ OZNAČENÍ									
A.1	1	1	12	Úvod – „dosud po roce 2013 až 20 mil. cestujících za rok“ navrhujeme upravit text na: „dosud předpokládány počty odbavených cestujících po zprovoznění paralelní dráhy přes 20 mil. za rok.“								
		1.1	2	21	Používat správný název společnosti "Letiště Praha, a.s.". Státní podnik byl změněn na akciovou společnost. (Str.6)							
		1.5.2	3	11	Upravit text „...tunelový objekt, v předpolí RWY 06R/24L s dimenzováním na ojedinělé dosednutí letadla v případě mimořádné události“.							
		1.5.2	4	15	Nahradiť „...přilek setupové světelné řady...“ výrazem „...přiblížovací světelné soustavy...“ (str.26)							
		2	5	20	Změnit název objektu "státnice" na "státnice" pohonných hmot (Str. 28)							
		4	6	13	Z textu této části dokumentace není zřejmé, že bude „Odbočka Jenečské“ realizovaná jako 4 km tunel. Je to uvedeno pouze v grafických situacích B.2.3.4, B.2.3.4.5 a B.2.3.4.5 atd. Prosíme doplnit do textové části.							
A.2	3	4	17	Str. 97, 100 – ÚP Hlavní město Praha – není v souladu, zejména v případě povrchové stanice Praha - Dejvice a v úseku (Jenečské) - hranice kraje - Letiště – úsek Jenečské – hranice kraje není na území HMP, tak proč není v souladu s ÚP Prahy?								
		2.2	8	19	Str. 79 – v roce 2014 jsou uvažovány v případě varianty „bez projektu“ náklady na údržbu liniovické trati 186 mil. Kč – bude zřejmé realizováno v jiném čase							
		3.3	9	3	Požadujeme bezpodmínečnou koordinaci kolejového připojení s rozvojovými záměry letiště. Kolejové připojení je nutné koordinovat s plánovanými stavbami paralelní dráhy, rozšířením Terminálu 2, třídílnou uzavíradlo, Přístav D, rozšířením COV/CKV Jih, podzemními kolektory atd. Řešení nadzemního objektu (obr.27, str.118) bereme pouze jako informativní, stanice musí být bezpodmínečně zkoordinována s Přístavem D. Vystavba stanice vede Terminálu 2 musí předcházet rozšíření objektu letiště vč. realizace přípravných prací.							
		3.3	10	5	Vyuštění a zaústění tunelu musí být mimo bezpečnostní zónu SRA. Zabezpečení tunelu musí být řešeno a odsouhlaseno ve spolupráci s ostrahou letiště. Veškerý pohyb cestujících na letišti je nutné řešit pouze ve veřejném prostoru. Vyuštění a zaústění tunelu musí být mimo SRA vč. případných unikových východů. Na obou koncích tunelu je nutné počítat s letištním kamerovým systémem CCTV a minimálně infrazorukou.							
		3.5	11	7	Proč není u varianty Z záchranné parkoviště P+R uvažováno v lokalitě Dlouhá Mlý?							
		1	12	8	Podle dopravního průzkumu z roku 2012 cestuje veřejnou dopravou do areálu přibližně 20% cestujících. Vzhledem k vyšší atraktivitě železničního spojení existuje předpoklad, že by vlak mohl přepravovat až 1/3 všech cestujících. Ve studii se počítá s mnohem menšími čísly.							
A.3	1	13	9	Jsou v uvažovaných počtech cestujících ve vlacích započítáni i zaměstnanci? Údaje o stávajícím počtu zaměstnanců a jejich způsobu dopravy do zaměstnání jsou v předaném dopravním průzkumu.								
VYKRESY												
VŠEOBECNĚ		14	1	Požadujeme umístění stanice v prostoru vedle Terminálu 2 pod plánovaným Přístavem D. Výchledový rozvoj letiště je zaměřen především na Terminál 2 a jeho plánované prodloužení, čímž bude kompenzována poměrně větší docházka vzdálenost od plánované stanice k Terminálu 1. Zdroveí máme obavy z provádění dlouhodobých a rozsáhlých stavebních prací v území prostoru přednádraží Terminálu 1 a důsledků případného podělení Terminálu 2.								
		15	2	"Letiště Václava Havla Praha" je pouze marketingový název. Oficiální jméno je "letiště Praha/Ruzyně". Zkratka die (CAO) je "LKPR". V celém dokumentu sjednotit název letiště. Použité výrazy – letiště Ruzyně, Letiště Praha – Ruzyně, Praha - Letiště Václava Havla (včetně zkratk LVH), Letiště Václava Havla Praha (včetně zkratk VHP a LVHP).								
		16	4	Požadujeme doplnit do studie analýzu roku cestujících z/na vlak v prostoru letiště. Řešením toku cestujících je nutné se zabývat z důvodů nárazového množství cestujících, omezenými kapacitami možnosti přiletové haly Terminálu 2, dochádkou cestujících na/z vlaku ve vzbě na Terminálu 1 atd.								
		17	6	PH samotné realizaci bude nutné smluvně doložit zášahy ZS a pravomoci. Stavba vyvolá jednání o kompetencích při mimořádné události mezi složkami IZS ČR, HZS Praha, HZS LP a drážními hasiči pro svou jedinečnost.								
		18	10	Požadujeme, aby vlak jedl v režimu Pražské integrované dopravy. Varianta 1 představuje riziko zavedení samostatného tarifního pásma ("L" - Letiště), který by mohl výrazně zdražit jízdu. V případě dopravy zaměstnanců by tak mohlo dojít k přetřásání autobusových linek, u kterých se po zprovoznění vlaku očekává výrazná redukce. Po zprovoznění železniční tratě požadujeme, aby areál letiště Sever zůstal v tarifním pásmu P.								
		19	14	V dokumentaci jsou použity názvy Terminálů Sever 1 a Sever 2 -> vypustit slovo "Sever", terminály byly přejmenovány.								
		20	16	Pro označení drah nepoužívat označení "VPD". Správné označení je "RWY"								
		21	18	Označení dráhy RWY 13/31 bylo v roce 2012 změněno na RWY 12/30.								
		22	22	Neplatné logo letiště. Zpracovatelem studie poskytneme aktuální logo společnosti. Požadujeme jeho použití na všech výkresech a titulech textové části.								
Nové připomínky k aktualizaci SP (28.01.2015) :												
A1	3	23	str. 55, 57, 59 - napojení od Jenečské vč. koncové stanice je v souladu s plánou aktualizací ZUR II.m Prahy.									