

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 objízdou 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

Připomínky z jednání 24.04.2014				28.1.2015					
ČÁST	KAPITOLA	ČÍSLO	ORIGINÁLNÍ OZNAČENÍ	PŘÍPOMÍNKA	ODPOVĚDNÝ ZPRACOVATEL	SOUHRNNÉ VYŘEŠENÍ	VYŘEŠENÍ ČAK k ASP.		
A.1	1	1	12	Úvod "... dosud ne po roce 2013 až 20 mil. cestujících za rok" navrhuje upravit text na: "dosud předpokládá počet odbavených cestujících po zprovoznění paralelní dráhy přes 20 mil. za rok."	MP - PZ	Bude upraveno, ale ne doslovně (bude vyplštěn uvedený rok 2013). Prologa rozvoje počtu odbavených cestujících byla po dohode stanovena dle sestry 2 (viz kniha A.3 kapitola 1.6), z které vyplývá maximální počet 20 mil za rok. Nelze předpokládat, že by zprovoznění paralelní dráhy mělo na uvedený výhled zásadní vlv.	MP - PZ		
		1.1	2	21	Požítav správný název společnosti "Letiště Praha, a.s.". Státní podnik byl změněn na akciovou společnost. (Str.6)	MP - PZ	Bude zapracováno	MP - PZ	
		1.5.2	3	11	Upravit text "... tunelový objekt, v předpoli RWY 06R/24L s dimenzováním na ojedinělé dosednutí letadla v případě mimořádné události".	MP - PZ	Bude zapracováno	MP - PZ	
		1.5.2	4	15	Nahradiť "... příček sestupové světelné řady..." výrazem "... příbítvací světelné soustavy..." (str. 26)	MP - PZ	Bude zapracováno	MP - PZ	
		2	5	20	Změnit název objektu "střední" na "střední" potrubní hmot (str. 28)	MP - PZ	Bude zapracováno	MP - PZ	
		4	6	13	Z textu této části dokumentace není jasně, že bude, "Obložka leneček" realizována jako 4 km tunel. Je to uvedeno pouze v grafických situacích B.2.3.4, B.2.3.4.5 atd. Prosíme doplnit do textové části.	MP - DP	Bude upraveno.	MP - DP	
		4	7	17	Str. 97, 100 "... ÚP Hlavní místo Praha - není v souladu, zejména v případě povrchové stanice Praha - Dejvice a v úseku (leneček) - hranice kraje - Letiště" - úsek leneček - hranice kraje není na území HMP, tak proč není v souladu s ÚP Prahy?	MP - DP	bude upraveno	MP - DP	
		2.2	8	19	Str. 79 - V roce 2014 jsou uvažovány v případě varianty "bez projektu" náklady na údržbu Jímnické trati 185 mil. Kč - bude zřejmě realizováno v jiném čase	MP	Viz A.9, A.38, Rok 2014 byl zpracovatelem stanoven na základě stavu zařízení. Opravy lze samozřejmě odkládat.	MP	
		3.3	9	3	Požadujeme bezpodmínečnou koordinaci kolejevo připojení s rozvojovými záměry letiště. Kolejevo připojení je nutné koordinovat s plánovanými stavbami paralelní dráhy, rozšířením Terminálu 2, třídním zavezadla, Prstem D, rozšířením ČOV/ČV Jih, podzemními kolektory atd. Řešení nadzemního objektu (obr.27, str.118) bereme pouze jako informační, stanice musí být bezpodmínečně koordinována s Prstem D. Výstavba stanice vedle Terminálu 2 musí předcházet rozšíření objektu letiště vč. realizace přípravných prací.	MP - PZ SUDOP	Ano, koordinace je nutná, je to však věcí jiné dokumentace.	MP - PZ SUDOP	
		3.3	10	5	Vyústění a zástění tunelu musí být mimo bezpečnostní zónu SRA. Zabezpečení tunelu musí být řešeno a odsouhlaseno ve spolupráci s Ostrahou letiště. Všechny pohyby cestujících na letišti je nutné řešit pouze ve veřejném prostoru. Vyústění a zástění tunelu musí být mimo SRA vč. případných unikových východů. Na obou koncích tunelu je nutné počítat s letištním kamerovým systémem CCTV a minimálně infrazorou.	MP - PZ SUDOP	Bude prošetřeno	MP - PZ SUDOP	
		3.5	11	7	Proč není v variantě Z zachytěno parkoviště P+R uvažované v lokalitě Dlouhá Mlý?	MP	Lokalita Dlouhá Mlý není obložena ve směru na Dejvice dostatečným počtem vlaků (2 páry za hodinu).	MP	
A.3	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.	CITYPLAN	Podíl cestujících v MHD ve variantě s projektem naroste na cca 30 %.	CITYPLAN		
		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 předávaném dopravním průzkumu.	CITYPLAN	Ne. Vláční využíjí vlak, ale i jiné systémy HD.	CITYPLAN	
VŠEOBECNĚ	14	1		Požadujeme umístění stanice v prostoru vedle Terminálu 2 pod plánovaným Prstem D. Východový rozvoj letiště je zaměřen především na Terminál 2 a jeho plánované prodloužení, čímž bude kompenzováno poměrně větší docházka vzdálenost od plánované stanice k Terminálu 1. Zároveň máme obavy z provádění dlouhodobých a rozsáhlých stavebních prací v území prostoru přednádraží Terminálu 1 a dosudků případného podcházení Terminálu 2.	MP	Viz A.37, D.2, H.6. Umístění zastávky na letišti je klíčové rozhodnutí, které nemůže projektant užitit bez souhlasu investora. Stanoviško společnosti Letiště Praha, a.s. bere na vědomí.	MP	vz. průvodní dopis	
		15	2	"Letiště Václava Havla Praha" je pouze marketingový název. Oficiální jméno je "letištiště Praha/Ruzyň". Zkratka dle ICAO je "LPRP". V celém dokumentu jednotně název letiště. Použít výrazy - letiště Ruzyň, letiště Praha - Ruzyň, Praha - letiště Václava Havla (včetně zkratk LVH). Letiště Václava Havla Praha (včetně zkratk VHP a LVHP).	MP SUDOP CITYPLAN	Bude zapracováno. V textu bude použit jednotný název "Letiště Václava Havla Praha" (LVHP), v případě železniční stanice bude použit jednotný název "Praha-Letiště Václava Havla". Obecně bude řešeno i dokumentu použit zkrácený výraz "letiště" nebo "LVHP", který bude objasněn ve vysvětlivkách dokumentace.	MP SUDOP CITYPLAN		
		16	4		Požadujeme doplnit do studie analýzu toku cestujících z/na vlak v prostoru letiště. Řešením toku cestujících je nutné se zabývat z obvodů nárazového množství cestujících, omezenými kapacitami nástupní plochy Terminálu 2, docházkou cestujících na/z vlaku ve vazbě na Terminál 1 atd.	MP SUDOP CITYPLAN	Bude projednáno.	MP SUDOP CITYPLAN	vz. průvodní dopis
		17	6		Při samotné realizaci bude nutné smluvně dořešit zásahy IZS a pravomoci. Stavba vyvolá jednání o kompetencích při mimořádné události mezi složkami IZS ČR, HZS Praha, HZS LP a drážními hasiči pro svou jednotnost.	MP SUDOP CITYPLAN	Není otázkou SP.	MP SUDOP CITYPLAN	
		18	10		Požadujeme, aby vlak jezdil v režimu Pražské integrované dopravy. Varianta 1 představuje riziko zavedení samostatného tarifního pásma ("L-letištiště"), 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.	MP SUDOP CITYPLAN	Viz přílopinla L.36 Není navržen zvláštní tarif. Zpracovatel předpokládá, že splněné vlaky Letiště Praha - Praha hlavní nádr. , které jsou uvažovány ve variantách 1 (přílopině 2) musí být součástí PID. Konečně se podílí i na obluze území předpokládáné zastavení v Praze-Smíchově, Praze-Žitné i Hostivici	MP SUDOP CITYPLAN	
		19	14		V dokumentaci jsou použity názvy Terminálů Sever 1 a Sever 2 -> vypustit slovo "Sever", terminály byly přejmenovány.	MP SUDOP CITYPLAN	Bude zapracováno	MP SUDOP CITYPLAN	dopracovat
		20	16		Pro označení drah nepoužívat označení "VHP". Správné označení je "RWY"	MP SUDOP CITYPLAN	Bude zapracováno	MP SUDOP CITYPLAN	dopracovat
		21	18		Označení dráhy RWY 13/31 bylo v roce 2012 změněno na RWY 12/30.	MP SUDOP CITYPLAN	Bude zapracováno	MP SUDOP CITYPLAN	dopracovat
		22	22		Nesplněné logo letiště. Zpracovatelům studie poskytneme aktuální logo společnosti. Požadujeme jeho použití na všech výkresech a titulcích kartové části.	MP SUDOP CITYPLAN	Bude zapracováno	MP SUDOP CITYPLAN	dopracovat
		22				Bude zapracováno	MP SUDOP CITYPLAN		
Nové připomínky k aktualizaci SP (28.01.2015) :									
A.1	3	23		str. 55, 57, 59 - napojení od leneček vč. korcové stanice je v souladu s platnou aktualizací ZÚR N.m Prahy.					

Nové připomínky k aktualizaci SP (28.01.2015):

str. 55, 57, 59 - napojení od leneček vč. koncové stanice je v souladu s platnou aktualizací ZUR hl.m Prahy.