

Záznám z jednání

Optimalizace trati Praha - Beroun

Přítomni: viz. příloha (Prezenční listina)

Dne: 25.6.2015, Stavební správa západ, Praha

Jednání zahájil Ing. Pavel Paidar (SSZ) a všechny přítomné seznámil s náplní uvedeného jednání. Stavební správa západ jako investor akcí Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) a Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) v současné době kromě zpracování přípravné dokumentace řeší i zpracování Studie EIA a v rámci ní pak musí zaujmout jednoznačné stanovisko k řešení některých problémů, které na uvedených úsecích vznikají. Konkrétně jde o následující tři témata :

1. Řešení **zastávky Černošice – Mokropsy**, kde se z důvodu obracení souprav pro zajištění 10min. taktu navrhuje zřízení třetí koleje pro obrat/odstavování souprav, což je nepříznivě vnímáno místními občany a z pohledu investora se jedná o technicky velmi komplikované řešení.

V následné diskusi k tomuto bodu bylo konstatováno :

- SSZ navrhuje realizovat zastávku Černošice-Mokropsy ve dvojkolejně verzi a obracení souprav realizovat až v následné ŽST Dobřichovice/ŽST Řevnice. Po konzultaci se zástupci O26 lze i při tomto řešení úpravou dopravní technologie zajistit požadovaný 10 min. takt, což v konečném důsledku zřejmě přinese úsporu investičních nákladů (naopak bude doplněno/upraveno řešení ŽST Dobřichovice) a jednodušší projednání v rámci územního řízení. Nicméně se problém obracení souprav přenáší na ŽST Dobřichovice/ŽST Řevnice, kde by ale územní řízení mělo být v této souvislosti lépe projednatelné.
- Zástupce Středočeského kraje konstatoval, že výše uvedený návrh je pro něho novinka a zatím se jím nezabýval, nicméně je připraven tento návrh projednat a zaujmout konkrétní stanovisko. Pro STČ Kraj to bude znamenat zvýšené náklady v objednávce (z diskuze vzešla výše cca 8 mil. Kč ročně v případě obratu všech Os prodloužených za Černošice-Mokropsy v Dobřichovicích, cca 12 mil. Kč/rok v případě střídavého obratu v Dobřichovicích a Řevnicích). Prodloužení 10 min taktu do Dobřichovic (příp. Řevnic) má smysl uvažovat v případě výstavby záchytného parkoviště u železniční stanice pro odlehčení přetížené komunikace II/115 přes Černošice. Pro další postup požaduje od zpracovatele předložení nové varianty, resp. variant bere-li se v úvahu též možnost obracení v Řevnicích, a potvrzení jejich realizovatelnosti, společně s informací o přesném dopadu do objednávky. Následně bude nutné nové řešení projednat s městy Dobřichovice, Řevnice a v orgánech Středočeského kraje.
- Zástupci ROPID poděkovali na úvod za vstřícnost SZDC v návrhu takového řešení, které umožní provoz příměstské železniční dopravy v 10.min. taktu, nicméně se jedná o území kde je objednatelem STČ Kraj a tak je rozhodující jeho stanovisko. Současně ale uvedli, že prodloužení 10.min taktu za ŽST Radotín je určitě přínosem a hlavní město Praha jeho zřízení plně podporuje . Z pohledu ROPIDu a Prahy není podmínkou ukončení tohoto nejkratšího ramene

v Černošicích-Mokropsech, návrh byl vyvolán myšlenkou minimalizovat dopady vedení osobních vlaků v takto krátkém intervalu do nákladní a dálkové osobní dopravy. Pokud dle technologického průkazu projektanta jsou tyto obavy neopodstatněné, pak i města Dobřichovice, resp. Řevnice jsou významnými zdroji frekvence cestujících, s potenciálem zřízení P+R, což by se promítlo snížením automobilové dopravy v Praze, a to je plně v souladu s dopravní politikou hlavního města.

- Ing. Mathé (O6) v této souvislosti poznamenal, že z hlediska SŽDC se jedná o maximální snahu přizpůsobit se potřebám objednatelů.
- Ing. WOLF (Místostarosta Města Černošice) z hlediska Města je zajištění 10 min. interval dopravy žádoucí, ale netrvají na 3. koleji v zast. Černošice-Mokropsy. I nadále požadují zachovat železniční přejezd v Říční ulici. Dále navrhnul, že společně s Dobřichovicemi odešlou společné stanovisko vedení STČ Kraje, které podpoří prodloužení 10min. taktu až do Dobřichovic/Řevnic.

Závěr k bodu 1:

SSZ s projektantem firmou SUDOP Praha a.s. připraví dokumentaci k projednání varianty s dvojkolejným řešením zastávky Černošice-Mokropsy a posunem obracení souprav do ŽST DOBŘICHOVICE/ŘEVNICE včetně dopravní technologie se zachováním 10min. taktu a následně svolají jednání, kde bude toto řešení projednáno se všemi dotčenými orgány a organizacemi.

2. Vybudování zastávky **Radotín sídliště** včetně čtyřkolejného úseku do ŽST Radotín, kde nové vedení MČ Radotín nesouhlasí se zřízením navrhované zastávky z důvodu enormní zátěže parkujícími vozy cestujících z okolních obcí, kteří by uvedenou zastávku využívali na úkor občanů MČ Radotín. Potřebu čtyřkolejného řešení uvedeného úseku, ale kromě vybudování zastávky ovlivňuje i případné zaústění nové rychlé trasy pro dálkové a nákladní vlaky do III.TŽK, kdy některé z prověřovaných variant v rámci zpracování 2.fáze Územně technické studie počítají se zaústěním před Radotínem a pak by byla čtyřkolejná varianta podmínkou. Současně nelze ve sledovaných variantách uvažovat s tím, že by řešením bylo pouze doplnit 2 vnější koleje k těm stávajícím, protože z návrhu tohoto úseku vyplývá, že jejich umístění bude v nové poloze.
 - Ing. Bouzek (místostarosta MČ Praha 16 – Radotín) konstatoval, že vedení MČ považuje vznik zastávky RADOTÍN SÍDLIŠTĚ za problematický a to zejména z hlediska parkování vozů cestujících z okolních obcí, kteří budou k nové zastávce dojíždět a tím blokovat ulice. pro občany MČ nemá zastávka až tak velký přínos a jsou připraveni zajistit jejich svoz na ŽST Radotín. Zatím není výhled vybudování parkoviště P+R, které by celou situaci zlepšilo a proto toto rozhodnutí.
 - Zástupce ROPIDu reagoval na toto tvrzení konstatováním, že nově budovaná zastávka má dva důvody a sice obsluhu sídliště (potřebu dopravní obsluhy této lokality městská část potvrzuje svým požadavkem na zřízení midibusové linky – zřízení takovéto midibusové linky by však bylo neefektivní, když hl. m. financuje vlaky, které by zde mohly zastavovat - z tohoto důvodu by případný nadstandardní provoz midibusů musela hradit městská část) a druhým důvodem je skutečnost, že nebude-li tato zastávka vybudována bude každý vlak stát 3 min. v RADOTÍNĚ a to má dopad na cestující v celém navazujícím úseku Černošice – Řevnice - Beroun (psychologický efekt na cestující, dlouhé stání v jednom tarifním bodě navozuje dojem vzniku zpoždění). V současné době se na „integrační skupině“ na STČ Kraji řeší problematika parkování P+R v příměstských aglomeracích a připravuje se systémové řešení pro parkování P+R a záchytná parkoviště.

- zástupce STČ Kraje potvrdil myšlenku ROPIDu a navíc doplnil, že bude-li zaveden 10min. takt, lze očekávat, že problém s parkováním v Radotíně pomine, protože budou pro cestující z okolních obcí zajímavé i další zastávky a tak se rozmělní.
- Ing. Bouzek je k výše uvedeným tvrzením skeptický a v případě zřízení parkoviště P+R v lokalitě nově budované zastávky Radotín Sídliště připouští, že MČ může svoje zamítavé stanovisko revokovat.
- Na uvedený čtyřkolejný úsek a zastávku Radotín sídliště běží samostatné řízení EIA, které nebude zatím rušeno.

Závěr k bodu 2:

Příprava uvedeného úseku včetně zastávky Radotín sídliště bude zatím pozastavena do doby dokončení 2. fáze ÚTS, která navrhne budoucí nejvýhodnější trasu pro rychlou trať. Její dokončení se předpokládá na červen 2016.

3. Mimoúrovňové křížení ve Velké Chuchli, jehož příprava byla SŽDC převzata a které má vzniknout jako náhrada za zrušení dopravně velmi zatíženého úrovňového železničního přejezdu.

- SSZ jako investor neprosazuje žádnou z možných variant řešení tedy nadjezd/podjezd. Její primární snahou je vybrat variantu, která bude územně projednatelná a na níž bude možno vydat územní rozhodnutí. V rámci právě zadávaného projektu bude tedy jeho zhotoviteli uloženo připravit pro obě varianty dokumentaci v rozsahu DÚR, a to včetně majetkoprávního projednání a ta z variant která se ukáže jako projednatelná, bude vybrána. V případě, že se ukáže, že jsou projednatelné obě, bude vybrána ta s nižšími investičními náklady. Pokud by však nebylo možno projednat ani jednu z variant a časově by docházelo k velkému zpoždění, připouští investor, že bude ponechán stávající úrovňový přejezd se zabezpečením, ale to je opravdu krajní varianta.
- Jako dobré řešení pro případ záplav se pak jeví návrh pana starosty MČ Velká Chuchle Fresla na ponechání stávajícího přejezdu a jeho trvalé uzamčení a odemčení pouze v případě povodní pro průjezd záchranného integrovaného systému.
- p. Fresl (starosta MČ Velká Chuchle) tento návrh uvítal a konstatoval, že MČ je připravena pomoci při projednání výkupů pozemků
- Mgr. Melichar (MČ V. Chuchle) sdělil, že pro variantu podjezdu jsou k dispozici předběžné souhlasy všech dotčených majitelů.
- Z hlediska přípravy a zpracování Projektu a DÚR pro mimoúrovňové křížení ve V. Chuchli bude po zpracovateli požadováno, aby byla dokumentace připravována tak, že nastanou-li termínové průtahy s projednáním mimoúrovňového křížení ve V. Chuchli, budou v předstihu realizovány invariantní části úseku Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), konkrétně pak ŽST Radotín.

Zapsal : Ing. Pavel Paidar, SSZ
V Praze dne 25.6.2015