
Projekt:	RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice		
Naše reference:	211 428 867	Vaše reference:	
Připravil:	Daniel Šesták	Datum:	25. 3. 2024
Schválil:	Michal Babič	Kontroloval:	Jan Dytrych
Předmět:	Vyhodnocení plánovacího workshopu se zapojenými subjekty dne 5. 3. 2024		

1	Organizace workshopu	2
1.1	Cíle a formát workshopu	3
1.2	Program workshopu	3
1.3	Účast na workshopu	4
2	Průběh workshopu	4
2.1	Pocitová mapa	4
2.2	Představení návrhu	5
2.3	Myšlenková mapa	6
2.3.1	Praha 10 (stůl č. 1)	7
2.3.2	Praha 15 (stůl č. 2)	9
2.3.3	Dolní Měcholupy (stůl č. 3)	10
2.3.4	Dubeč, Běchovice (stůl č. 4)	12
2.3.5	Dolní Počernice, Kyje (stůl č. 5)	13
2.3.6	Praha 9 (stůl č. 6)	14
2.4	Sdílení výsledků	14
2.5	Kritické body návrhu	15
3	Závěry workshopu	15
3.1	Úpravy návrhu	15
3.2	Ukončení workshopu	16
A.	Výstupy pocitové mapy VRT Praha	17
B.	Úvodní prezentace workshopu	17

1 Organizace workshopu

Plánovací workshop se zapojenými subjekty do projektu „RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice“ (dále VRT Praha) se uskutečnil v úterý 5. března 2024 v prostorách Fantovy budovy ve stanici Praha-Hlavní nádraží. Workshop byl určen pro všechny skupiny stakeholderů – zástupce ministerstva dopravy, hlavního města Prahy, městských částí, ale také developery a významné majitele nemovitostí, reprezentanty občanské veřejnosti a nezávislé odborníky.

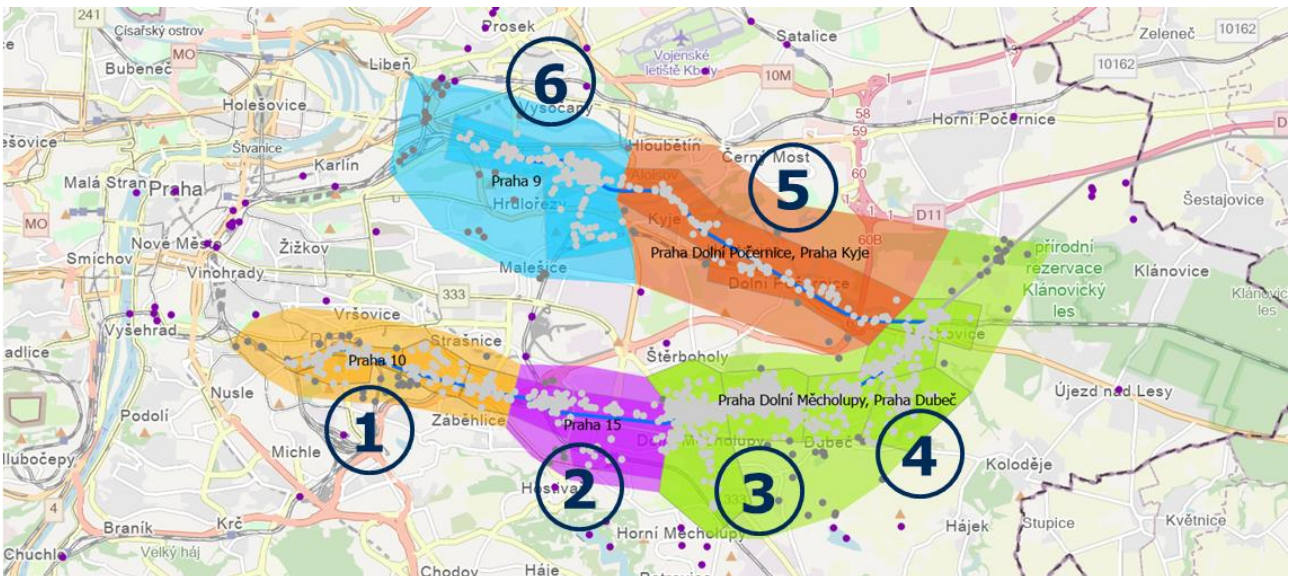
Obrázek 1.1: Fantův sál, kde probíhal pracovní program



Zdroj: Mott MacDonald

Hosté byli rozděleni do šesti skupin u kulatých stolů podle území, kde se detailně věnovali podobě vysokorychlostní trati na území jedné či dvou městských částí. Ve společné části workshopu se mohli vyjadřovat k celé koncepci, tedy přínosům a rizikům projektu VRT Praha jako takového.

Obrázek 1.2: Rozdělení řešeného území ke kulatým stolům



Zdroj: Mott MacDonald

1.1 Cíle a formát workshopu

Cíle

Zástupci zapojených subjektů byli přizváni do přípravy projektu formou diskuse o variantách zasazení VRT do území po úvodních fázích projekční přípravy (listopad 2023 – únor 2024), kdy už proběhly první samostatné schůzky se zapojenými subjekty, vyhodnoceny byly názory veřejnosti z pocitové mapy a rozpracován byl koncept území i možnosti technického řešení. Cíle workshopu byly následující:

- Angažovat zapojené subjekty v diskusi u kulatých stolů v rané fázi rozhodování
- Představit návrh vysokorychlostní tratě v celé šíři technické a urbanistické koncepce
- Společně definovat myšlenkovou mapu pro řešené oblasti a diskutovat kritické body návrhu
- Seznámit se s různými pohledy a požadavky zapojených subjektů, které ovlivní další běh projektu
- Směřovat ke kompromisnímu řešení, nebo alespoň zúžit výčet variant řešení

Formát

Půldenní intenzivní program u kulatých stolů byl připraven pro zvané hosty z řad zapojených subjektů. Formát diskuse umožnil zachycení témat, které se váží k přípravě a realizaci projektu, včetně identifikace kritických bodů návrhu, které budou vyžadovat podrobnější rozpracování. V rámci workshopu proběhlo:

- Seznámení účastníků s výsledky pocitové mapy VRT Praha
- Úvodní představení vybrané varianty pomocí urbanistické koncepce a vizualizace Infracore
- Rozpracování vybrané varianty u kulatých stolů (jeden stůl = jedna řešená oblast)
- Srovnání průběžných poznatků od kulatých stolů pro jednotlivé oblasti v rámci jižní a severní větve
- Vyjádření odborníků ke kritickým bodům, které vyžadují hlubší znalost problematiky
- Určení následných kroků pro další rozpracování v technické a urbanistické oblasti

1.2 Program workshopu

Program workshopu kombinuje společné části pro všechny hosty a práci ve skupinách u kulatých stolů.



12:00 – 13:00

- Neformální setkání – brunch ve Sloupovém sále

13:00 – 14:30

- Společné představení návrhu vzešlého z práce urbanistů a inženýrů
- Vytvoření myšlenkové mapy k návrhu u kulatých stolů

14:30 – 15:00

- Přestávka na kávu

15:00 – 17:00

- Sdílení poznatků mezi skupinami pro různé části území
- Diskuse kolem kritických bodů návrhu, sjednocení přístupu
- Dohodnutí úprav a zlepšení návrhu

1.3 Účast na workshopu

Pozvánky na workshop byly rozesílány od poloviny ledna do poloviny února roku 2024 zástupcům zapojených subjektů, kteří byli identifikováni z projednávání souvisejících projektů, dle územní příslušnosti a také s ohledem na odbornou působnost hostů. Důraz byl kladen na zastoupení všech skupin:

- **Státní instituce** – 10 míst bylo rezervováno pro zástupce Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva životního prostředí ČR, Státního fondu dopravní infrastruktury a Ředitelství silnic a dálnic ČR
- **Hlavní město Praha** – 29 míst bylo nabídnuto členům Rady hl. m. Prahy, členům Výboru pro dopravu ZHMP, Odboru dopravy MHMP, Odboru ochrany prostředí MHMP, IPR Praha, TSK Praha a ROPID
- **Městské části Prahy** – 17 míst bylo rezervováno pro zástupce všech dotčených městských částí Prahy
- **Majitelé pozemků a rozvojových záměrů** – celkem 23 míst bylo nabídnuto majitelům nemovitostí podél plánované trasy a architektům / investorům / developerům ovlivněných rozvojových záměrů
- **Občanská veřejnost a nezávislí odborníci** – 17 míst bylo rezervováno pro zástupce zapsaných spolků s působností v řešeném území a dále pro odborníky na urbanismus nebo železniční dopravu

Z oslovených hostů potvrdilo celkem 63 zástupců zapojených subjektů svou účast. Akce se nakonec zúčastnilo 50 hostů v rozdělení dle tabulky níže. Snahou organizátorů bylo obsadit každý kulatý stůl co nejpestřejším odborným zaměřením hostů, aby se mohli v diskusi doplňovat ze svého úhlu pohledu.

Tabulka 1.1: Přehled účasti hostů podle skupin

Zástupci zapojených subjektů	Počet hostů
Hlavní město Praha	14
Majitelé nemovitostí	4
Městské části Prahy	8
Nezávislý odborník	6
Občanská veřejnost	4
Rozvojové záměry	9
Správa železnic	1
Státní instituce	4
Celkem	50

Organizaci workshopu dále zajišťovalo 12 vedoucích kulatých stolů z řad odborníků Správy železnic a zástupců projekčního týmu, kteří moderovali a zaznamenali diskusi u kulatých stolů. Dále se do workshopu zapojilo 8 konzultačních odborníků, jejichž úkolem bylo odpovídat na specifické dotazy v oblasti životního prostředí, urbanismu, tunelových staveb, technologie výstavby, provozu VRT, koordinace investic apod.

2 Průběh workshopu

Nejdůležitějším výstupem z průběhu workshopu je zachycení probíraných témat u kulatých stolů, které bylo provedeno formou sestavení myšlenkových map. Podkladem pro tuto diskusi byly jednak výsledky z pocitové mapy od široké veřejnosti, a také představení vybrané varianty z pohledu urbanisty a inženýra.

2.1 Pocitová mapa

Do pocitové mapy zaneslo 668 uživatelů celkem 2055 podnětů. Sběr podnětů do pocitové mapy probíhal v období od 4. prosince 2023 do 31. ledna 2024. S podněty následně pracovali urbanisté, kteří převážnou část z nich vložili do urbanistické koncepce území, kudy nová trať prochází. U kulatých stolů bylo nachystané detailní vyhodnocení; v rámci úvodní prezentace Daniel Šesták seznámil hosty s nejdůležitějšími závěry:

- V oblasti **Prahy 10** (stůl č. 1) je nosným tématem příspěvků očekávaná realizace Drážní promenády, kterou si občané spojují se vznikem řady nových propojení pro chodce i cyklisty, stejně jako celkovou revitalizací zanedbaných ploch. Záměr Drážní promenády má také rozvíjet fenomén železnice, v kontrastu opuštěné trati a nové vysokorychlostní trati. Příspěvky poukazují také na problematické příčné vazby přes drážní těleso nebo zhoršené podmínky pro bezmotorovou dopravu při kontaktu s dopravou automobilovou. Zmínit je zapotřebí i nedostatek zeleně a obecně ploch pro rekreační využití. Stávající dopravní uzly Praha-Eden a Praha-Zahradní Město neunikají kritice za nedostatečnou dostupnost z blízkého okolí i konkrétní provedení nástupišť a přestupních vazeb na MHD. Pro lokality Bohdalce a Slatin, stejně jako u samotné Drážní promenády, usilují občané zachování génia loci zapomenutých míst.
- Příspěvky namířené do **Prahy 15** (stůl č. 2) zdůrazňují unikátní charakter mokřadu Triangl. Zatímco pro některé uživatele je prioritou zachování „divokého“ charakteru mokřadu, jiní požadují jeho lepší zpřístupnění a vyřešení problému s bezdomovci. Přílehlý les Zášťepí skrývá potenciál lepšího rekreačního využití, zmiňován je také jako křižovatka cyklistických tras, ovšem s nevhodným povrchem. Lokalita Průmyslové a Rabakovské ulice je považována za místo nehostinné pro chodce a cyklisty. Od západu na východ se oblastí Prahy 15 prolíná námět na vybudování souvislé páteřní cyklostezky paralelně s vysokorychlostní tratí. Již mimo trasu VRT, ale ve vazbě na linky S, je zmiňováno neutěšené okolí stanice Praha-Hostivař, jeho problematická přístupnost i překonávání kolejiště bariérovou lávkou.
- V městských částech **Praha-Dolní Měcholupy** (stůl č. 3) a **Praha-Dubeč** (stůl č. 4) občané vyzdvihují přírodní bohatství lokality Slatina a úspěšnou revitalizaci Lítožnického rybníka. Jejich ornitologický význam popisují nejen odborníci, ale i laická veřejnost. Téma plánované trati se pochopitelně propisuje do obav o vznik bariér mezi „starou“ zástavbou Dolních Měcholup a nově vznikajícím sídlištěm Malý Háj. Také jsou uváděna rizika ohrožení investic do nového rekreačního parku i obchvatu Dolních Měcholup. Mezi náměty na změnu najdeme nová hřiště, cvičiště pro psy, odstranění brownfieldu betonárky, zřízení vycházkové trasy kolem nádrže Slatina, zlepšení podmínek pro rybaření a vytvoření nových biokoridorů v krajině využitelných i pro člověka. Poukazováno je na obtížnou dostupnost Slatiny z Dubče pro chodce a cyklisty, nebo vysokou intenzitu provozu na úzkých komunikacích bez chodníků. Občané kritizují také nedostatečné chodníky podél Kutnohorské ulice i překonávání této zatížené silnice.
- V **Dolních Počernicích** (stůl č. 5) směřuje většina námětů do dopravní infrastruktury. Objevují se návrhy na novou vlakovou zastávku Hostavice a přesunutí zastávky Praha-Dolní Počernice blíže k centru zástavby. Kritika směřuje také na dostupnost železniční zastávky z blízké Jahodnice nebo absenci podchodu pro pěší a cyklisty u hráze Počernického rybníka. Nelíbí se ani stav podjezdů jak v ulici Národních hrdinů, tak Pilské ulici, stejně jako provedení stávajících podchodů v železničních zastávkách. V **Kyjích** (rovněž stůl č. 5) je stěžejním tématem vazba vlakové zastávky na nedaleký most v Broumarské ulici. Náměty směřují také na technické zlepšení míst, kde lze překonat těleso dráhy pro chodce a cyklisty. Občané zmiňují rovněž potřebu účinnější ochrany proti hluku ze železnice.
- Na **Praze 9** (stůl č. 6) v lokalitě Tábor občané poukazují na nefunkční návaznosti pěších a cyklistických tras, které by mimo jiné dokázaly lépe zpřístupnit přírodní místo s rozhledem do okolí. V lokalitě Mezitraťová je častým tématem ochrana přírodních hodnot – parku Smetanka a meandrů Rokytky. Z toho pramení obavy ze znehodnocení lokality jak stavbou VRT Praha, tak i souběžně připravovaného Libeňského přesmyku. Z pohledu dostupnosti se objevuje řada námětů na zlepšení podmínek pro cyklisty a vymístění parkování. Zaujmu také náměty na vyhlídková místa k pozorování vlaků. V Libni občané kritizují nepřívětivé prostředí železniční stanice a rovněž množství bariér pro pohyb chodců a cyklistů.

Vyhodnocení pocitové mapy, se kterým pracovali účastníci workshopu, najdete v **příloze A** této zprávy.

2.2 Představení návrhu

Projektový tým připravil na workshop návrh urbanistické koncepce a vedení trati řešeným územím, který se stal základem práce u kulatých stolů. Návrh hostům workshopu představili:

- Michal Babič, vedoucí týmu projektu VRT Praha, technický ředitel společnosti Mott MacDonald CZ
- Martin Krupauer, architekt a urbanista, ředitel společnosti A8000

Východiska návrhu (Michal Babič)

- Proč je projekt VRT Praha potřebný (význam města, význam pro dojížděku)
- Jaké jsou části projektu (jižní a severní větev, Jahodnická spojka, odstavné nádraží Strašnice) a jejich dopravní funkce
- Jaké jsou limity projektu, které jsou neměnné s ohledem na navazující stavby i průchod územím (Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, VRT Polabí, novostavba trati na Benešov)

Urbanistická koncepce (Martin Krupauer)

- Kde hledáme inspiraci pro zakomponování tratě do krajiny a zástavby (best practise)
- Jaká je urbanistická koncepce území (ukázky koncepčních schémat)
- Jak může být trať zasazena do zástavby i krajiny (ukázky architektonických skic)

Představení návrhu trati (Michal Babič)

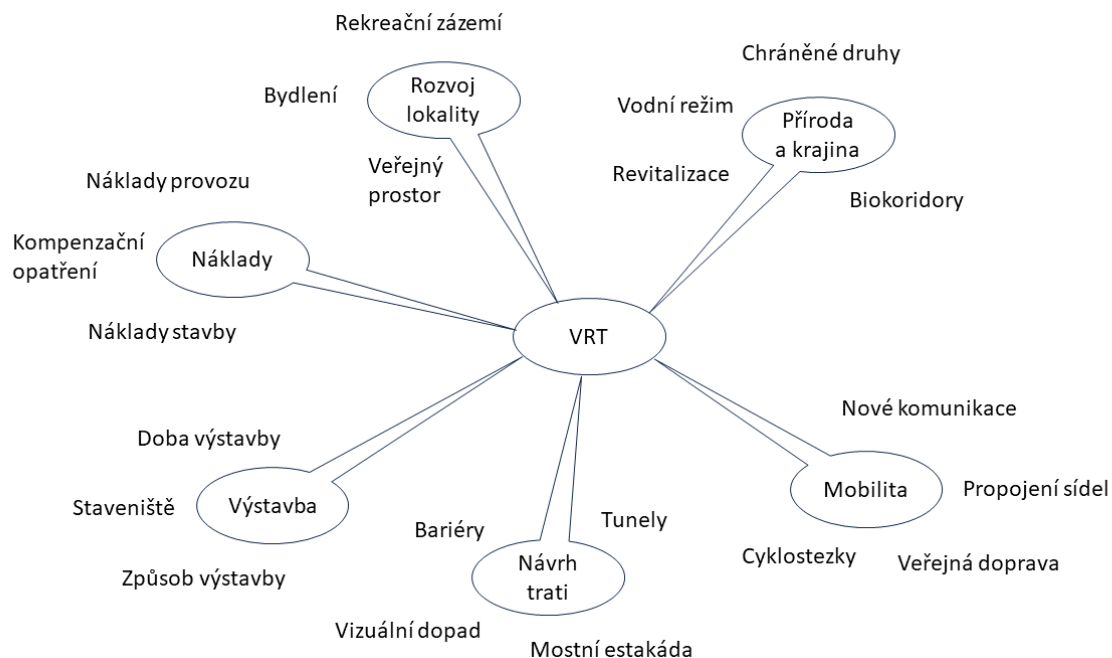
- Jak navrhovaná trasa prochází územím (ukázky vizualizace Infracworks)
- Proč bylo zvoleno předložené technické řešení (komentář k vizualizaci)

Snímky z úvodní prezentace, jejíž součástí bylo představení návrhu, najdete v **příloze B** této zprávy. Vizualizace Infracworks je zde z důvodu velikosti dat nahrazena snímky z lokalit v řešeném území.

2.3 Myšlenková mapa

Hlavním úkolem hostů u kulatých stolů bylo vytvořit tzv. myšlenkovou mapu. Ta spočívá v zachycení všech témat souvisejících s plánováním, výstavbou a provozem předloženého návrhu VRT Praha, včetně vzájemných vazeb a předpokládaných dopadů (pozitivní / negativní). Příklady témat uvádí obrázek níže.

Obrázek 2.1: Příklad myšlenkové mapy a diskutovaných témat



Zdroj: Mott MacDonald

Hosté měli pro vytvoření myšlenkové mapy k dispozici následující podklady:

- Situace celého řešeného území VRT Praha
- Situace urbanistické koncepce pro jednu oblast s vyznačením průchodu trati (most, povrch, tunel)
- Pocitová mapa – souhrnná mapa a přehled podnětů pro konkrétní oblast kulatého stolu

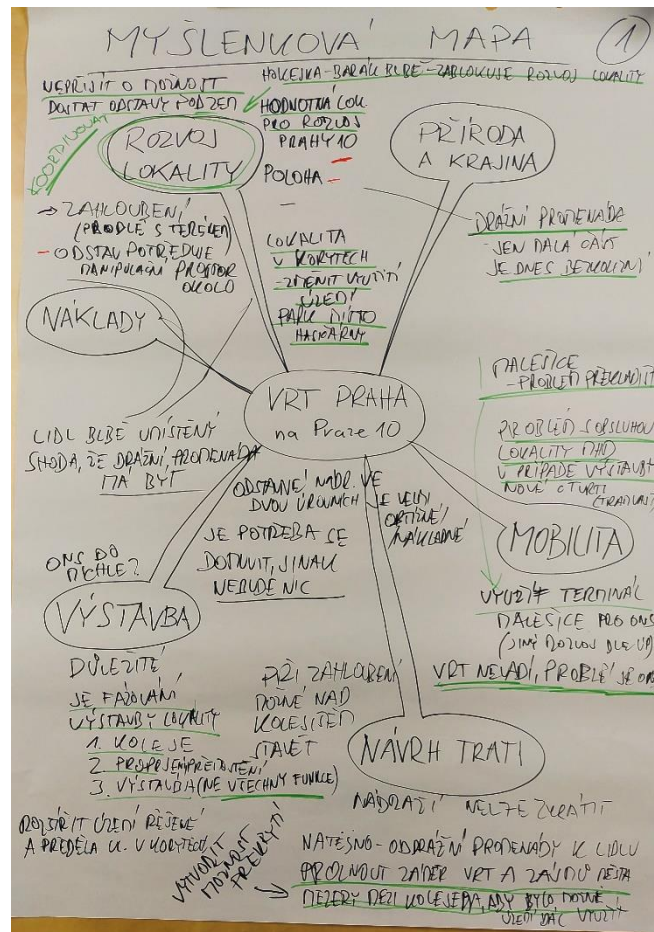
Vedoucí kulatého stolu řídili diskusi tak, aby se dostalo na co největší množství témat a zároveň, aby podněty vzešlé z diskuse byly do myšlenkové mapy průběžně zaznamenány. Po skončení workshopu pak sestavili textový souhrn, který je spolu s ukázkami zpracovaných map obsahem následujících kapitol.

2.3.1 Praha 10 (stůl č. 1)

Hlavním diskutovaným tématem u stolu číslo 1, který byl zaměřen na oblast Prahy 10, byla lokalita Odstavného nádraží Strašnice (ONS). Ostatní části vymezeného území byly účastníky diskuse vyhodnoceny jako marginální. Z toho lze usuzovat, že ONS je klíčovým problémem plánované vysokorychlostní železnice na Praze 10, potažmo celé stavby VRT Praha.

Při diskusi byla pozornost zaměřena zejména na výhledový rozvoj lokality ONS. Účastníci debaty vnímali toto území pro MČ Praha 10 jako velmi hodnotné. V diskusi nebyla zpochybňována samotná vysokorychlostní trať a její vedení přes Strašnice, ale umístění odstavného nádraží do této lokality. Bylo řečeno, že záměry v této oblasti je třeba úzce koordinovat. Rozvoj města byl považován za stejně důležitý jako rozvoj železnice a jako takový by neměl být železniční infrastrukturou upozaďován. Zároveň byla formulována myšlenka, že pro spolehlivé a efektivní fungování vysokorychlostní tratě by bylo vhodné nedělat kompromisy, které by bylo v případě ONS Strašnice nutné vzhledem k prostorovým omezením této lokality přijímat. Jako východisko bylo navrženo přesunutí odstavného nádraží mimo území Prahy 10 a to konkrétně do Malešic nebo do Michle. Vhodnost obou těchto lokalit však byla vzápětí zpochybněna zástupci SŽ, a to z důvodu provozně-technologických v případě Malešic a plánovaného využití území pro odstavy příměstských vlakových souprav v případě Michle.

Obrázek 2.2: Myšlenková mapa pro stůl č. 1



Zdroj: Mott MacDonald

Jednou ze zásadních myšlenek, ke které se diskutující opakovaně vraceli, byl návrh, aby odstavné nádraží v případě že by bylo realizováno v navrhované lokalitě na Praze 10, bylo řešeno s možností následného zakrytí a využití této plochy pro další výstavbu. Byly probírány technické aspekty tohoto návrhu, zejména nutnost větších rozestupů mezi jednotlivými kolejemi, a tudíž větší zábor plochy v dané lokalitě a omezení rozvoje zástavby na rostlém terénu. Z hlediska některých účastníků debaty byl tento požadavek označen za zásadní, byl uveden i příklad ze zahraničí, kde je takto nádraží řešeno. Zároveň bylo konstatováno, že takovéto území je pak dále využitelné, ale s určitými omezeními. Byla zmíněna rovněž problematika obsluhy tohoto území veřejnou dopravou, a to zejména v případě, že by na tomto území vznikla nová městská čtvrť. Principiálně bylo navrhováno fázování výstavby. V první řadě by se postavilo odstavné nádraží navržené tak, aby bylo možné následně pokračovat s jeho přemostěními případně celým překrytím, na kterém by se v další fázi realizovala výstavba. S takto pojatým záměrem souvisí i otázka vysokých investičních nákladů a celkové ekonomické efektivity projektu, což bylo rovněž diskutováno a byl vyjádřen názor, že vzhledem k rostoucím cenám pozemků by takováto výstavba mohla být ekonomicky efektivní.

V souvislosti s posouzením vhodnosti lokality pro odstavné nádraží bylo rovněž zmiňováno, že lokalita je prostorově velice stísněná, nastává problém například s plánovanou hasičskou stanicí a s ulicí V Korytech, která by pravděpodobně musela být přeložena. Dále byla diskutována možnost hasičskou stanicí vymístit a využít tento prostor pro odstavy a pomoci tak zúžit celkový prostor odstavů. To však není reálné s ohledem na výškovou úroveň kolejíste odstavů vůči ulici V Korytech.

Diskutující zmínili rovněž otázku projednatelnosti záměru ONS. Byl prezentován názor, že ONS bude v podobě, v jaké je navrhováno, těžko projednatelné, a že právě jeho přemostění, případně kompletní zakrytí s dalším využitím tohoto území může šanci na úspěch v rámci projednávání zvýšit.

V souvislosti s ONS bylo otevřeno téma negativních environmentálních dopadů této stavby na okolí, následně bylo konstatováno, že tento dopad je obdobný i v jiných lokalitách, a tedy přesun ONS do jiné lokality tento problém nevyřeší.

Diskutující se v souvislosti s řešeným územím vyjadřovali i k projektu připravované drážní proměny. Bylo konstatováno, že projekt proměny vzhledem k původním plánům, v současné době na poměrně dlouhé části koliduje s jinými projekty a bude nutné ho významně přepracovat. Panovala ovšem obecná shoda na tom, že drážní proměna je důležitá a měla by být v každém případě realizována, i když v pozměněné podobě.

Obrázek 2.3: Diskuze u kulatého stolu č. 1



Zdroj: Mott MacDonald

2.3.2 Praha 15 (stůl č. 2)

U kulatého stolu č. 2 bylo účastníkům workshopu poprvé představeno nadzemní vedení trasy VRT v podobě estakády přes oblast kolem ulice Průmyslová.

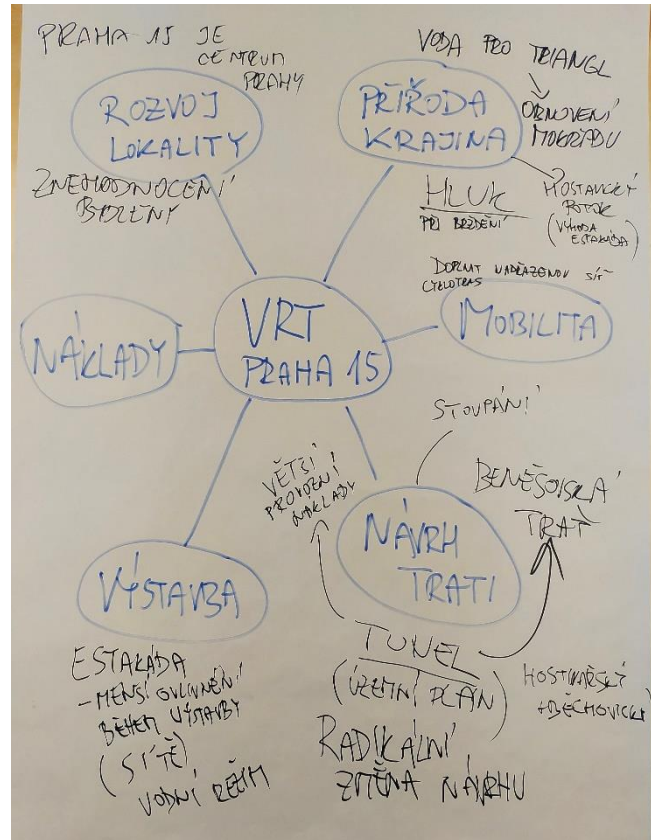
Hosté se shodli, že mezi výhody estakády patří menší omezení území během výstavby, menší zásah do stávajících inženýrských sítí, menší dopad na vodní režim – to však nebylo vnímáno jako velké plus v porovnání s nevýhodami.

Nejvýrazněji se projevovali zástupci společnosti Prakab a místostarosta Prahy 15 a to zásadním nesouhlasem s předloženým řešením. Hlavními důvody nesouhlasu byly:

- Radikální změna oproti dříve představovaným variantám (zářez / tunel)
- Obavy z hluku, zejména při brždění souprav na příjezdu do Prahy
- Vizuální dopad („nechceme mít před okny kanceláře most s vlaky“)
- Nejedná se jen o průmyslovou oblast, nachází se zde i obytné domy
- V Zásadách územního rozvoje je zakotven tunel

Z hlediska rozvoje lokality je Praha 15 uvažována jako širší centrum města, do kterého se tato technicistní stavba nehodí.

Obrázek 2.4: Myšlenková mapa pro stůl č. 2



Zdroj: Mott MacDonald

Z pohledu návrhu trati bylo negativně vnímáno velké stoupání na estakádě při rozjezdu ze Zahradního Města – energetická náročnost. Při uvažování zářezové/tunelové varianty jsou sklony menší – bude nutné podrobněji posoudit energetickou náročnost variant.

Zástupci společností Panattoni a Zentiva vyjádřili obavy o přístupnosti jejich areálů po dobu výstavby. Pro Zentivu ale představuje větší problém tunel nové tratě na Benešov, než VRT (obava z ovlivnění laboratoří vibracemi)

Rovněž bylo poukazováno na chybějící koordinaci VRT se záměrem nové Benešovské tratě (protože nebyla znázorněna ve výkresech). To však bylo vyvráceno a byla vyjasněna časová souslednost obou záměrů. V návaznosti byl vznesen požadavek, aby oba záměry byly realizovány současně a území se výstavbou neomezovalo dvakrát.

V oblasti Trianglu nebylo řešení s estakádou rozporováno. Trať může lokalitě pomoci přivedením vody z širší oblasti, návrh je vhodné provést tak, aby tuto oblast dotoval srážkovou vodou, uvažuje se o vybudování nové vodní plochy (jezíčko, retenční nádrž). Je ale požadováno, aby návrh byl optimalizován pro co nejmenší zásah do území – tj. rozmístění podpor estakády s co největším rozpětím, vstup do území pouze jednou (v souvislosti s výhledovou Benešovskou tratí), trasování v koridoru dle studie proveditelnosti (mimo vzrostlý porost, mimo jezíčko).

Související vazby bezmotorové dopravy byly diskutovány pouze okrajově. Je potřeba zohlednit aktualizovaný celoměstský systém cyklotras, zejména trasu A3 vedoucí souběžně se stávající tratí ze Zahradního Města do Hostivaře, citlivě k mokřadu Trianglu.

2.3.3 Dolní Měcholupy (stůl č. 3)

Návrh trati

- S ohledem na prezentovanou variantu estakády se od začátku debata soustředila na otázky týkající se návrhu tratě. Estakáda byla představena jako řešení, které zohledňuje podněty z pocitové mapy i připomínky od MČ.
- Negativně byla estakáda vnímána především panem starostou Dolních Měcholup. Pro ostatní účastníky se zdála estakáda přijatelná.
- Pan starosta prezentoval stanovisko rady MČ Praha – Dolní Měcholupy spočívající v odmítnutí jakéhokoli nadzemního řešení a prosazování vedení tratě na území D. Měcholup v tunelu.
- Při dotazu na konkrétní obavy místní samosprávy dojde podle p. starosty k vizuálnímu znehodnocení území, obává se hlukové zátěže i světelného smogu při provozu trati. Estakáda údajně vytvoří i neuchopitelné „zbytkové“ prostory mezi novým obchvatem a konstrukcí estakády.
- Dle p. starosty je třeba koordinovat stavbu VRT s obchvatem. Po zprovoznění obchvatu nechce omezení jeho provozu během výstavby VRT.
- Pro další jednání v Dolních Měcholupech je potřeba připravit detailní porovnání varianty tunelu a estakády ze všech hledisek. Tedy vizuální zatížení místa, doba realizace, vliv na životní prostředí a podzemní i povrchové vody, zatížení území během realizace, náklady investiční i provozní, dopad na případné další investice v území.

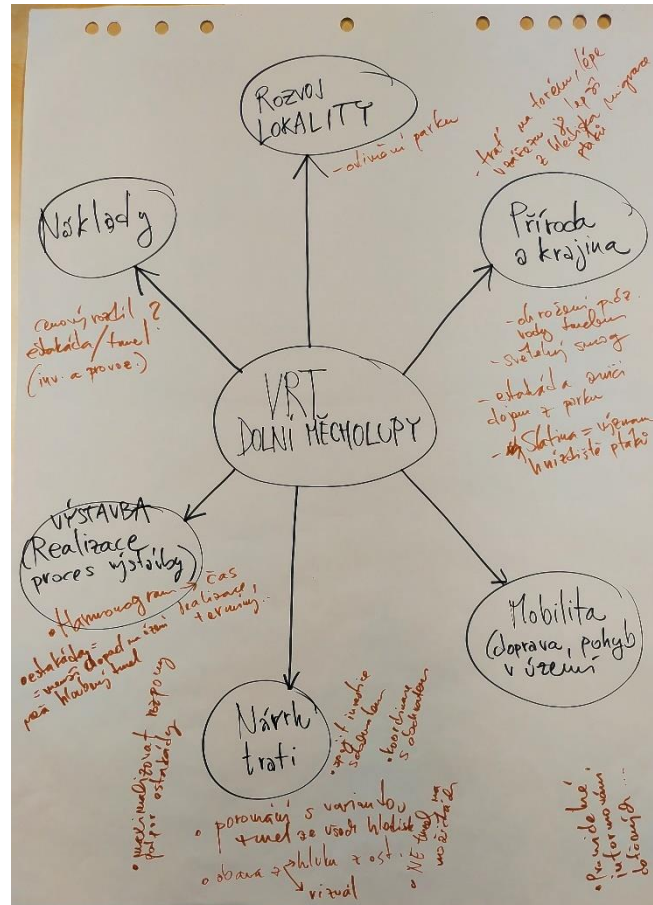
Výstavba

- Obecně bylo u kulatého stolu přijato, že realizace estakády je při provádění výrazně jednodušší, rychlejší, a především méně zatěžující pro okolí než výstavba hloubeného tunelu.
- Objem zemních prací je při nadzemním vedení (tzn. stavba estakády) řádově nižší než v případě hloubeného tunelu.
- Estakáda zároveň umožní jednodušší řešení potenciální kolize s obchvatem.
- I dle vyjádření zástupkyně za SNCF je ve Francii jednoznačně preferována varianta estakád před tunely.
- Z důvodu nedostatečné hloubky tunelu v této části území není možné realizovat tunel jako ražený. V případě výstavby tunelu se bude realizovat tunel hloubený.

Náklady

- SŽ nemá v tuto chvíli detailní vyčíslení realizačních nákladů pro variantu estakády.
- Diskutován vliv tunelové stavby na provozní náklady (větší spotřeba vlaků při jízdě v tunelu).
- Pro všechny účastníky by bylo pro rozhodování a přemýšlení o návrhu velmi vítané vidět porovnání a cenový rozdíl nákladů jednotlivých uvažovaných variant. Tedy estakáda vs. tunel hloubený, příp. ražený. A nejen náklady investiční, ale rovněž i provozní.

Obrázek 2.5: Myšlenková mapa pro stůl č. 3



Zdroj: Mott MacDonald

Rozvoj lokality

- Jako riziko bylo konstatováno negativní ovlivnění parku.
- Obavy jsou z vizuálního dopadu estakády a z hluku, jiné důvody proti estakádě se neobjevily.

Příroda a krajina

- Opět byla zmíněna obava, že estakáda vizuálně poškodí krajinu, park, prostředí. Naopak tunely mohou poškodit či výrazně proměnit vodní režim, např. ovlivnit hladinu podzemní vody, případně jinak negativně ovlivnit prameny a podzemní vodu v širším území.
- Bylo zdůrazněno možné ohrožení ptactva, zejm. v blízkosti Slatiny, která je významným hnízdištěm ptáků. Z hlediska migrace ptáků je lepší vedení trati v zářezu či na povrchu.

Mobilita

- Estakáda mobilitu a pohyb v území nijak neomezuje.
- Bariérou pro pěší a cyklisty je obchvat Dolních Měcholup.
- Doplnění vazeb a nových tras a propojení v území je vnímáno pozitivně.
- Pro další jednání je nutno zobrazovat lokalitu Dolních Měcholup ve větším detailu (např. vč. orientačního umístění pilířů estakády).

Resumé

- Většina účastníků přítomných u stolu č. 3 variantu estakády nepovažuje za špatné řešení. Vzhledem k důvodům uvedeným v debatě se k ní přiklání i v porovnání s tunelovou variantou.
- S estakádou nesouhlasí vedení MČ Praha-Dolní Měcholupy reprezentované panem starostou.
- SŽ zpracuje detailní porovnání parametrů pro varianty estakáda a tunel. Toto srovnání bude prezentováno vedení MČ na schůzce v následujících týdnech.
- Účastníci se shodli na potřebě dostávat od SŽ pravidelně transparentní informace z přípravy i v budoucnu.

Obrázek 2.6: Diskuze u kulatého stolu č. 3



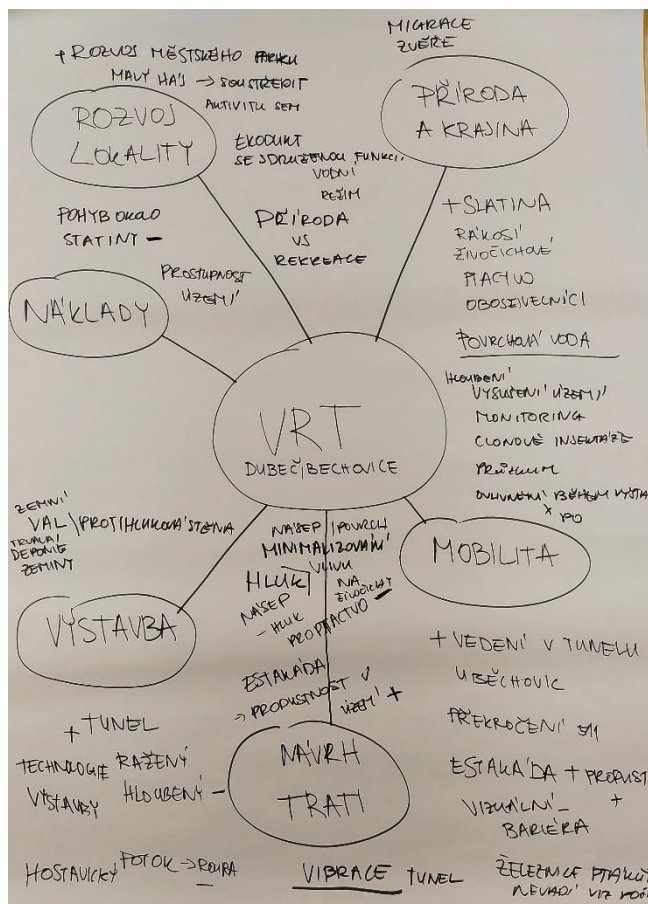
Zdroj: Mott MacDonald

2.3.4 Dubeč, Běchovice (stůl č. 4)

Debata u kulatého stolu započala představením vedení nové trasy VRT – na mostní estakádě v oblasti Malý Háj v Dolních Měcholupech pokračující vedení trasy směrem na východ na náspu, na úrovni terénu a v zářezu okolo rybníku Slatina a následně zahloubení do tunelu na území Dubče a vedení v tunelu na území Běchovic. Byla představena urbanistická koncepce, jež hodnotí umístění mostní estakády jako nejpříznivější řešení v ohledu na prostupnost území v oblasti plánovaného městského parku v Malém Háji, jež nenaruší výstavbu obchvatu Dolních Měcholup a nejméně naruší vodní režimu v území. Vedení okolo rybníku Slatina na náspu, na úrovni terénu a v zářezu bylo voleno s ohledem na technické možnosti a též s ohledem na ochranu vodního režimu a ptactva.

Umístění mostní estakády bylo mezi hosty u kulatého stolu přijato kladně. Hosté pochopili důvody vedení a návaznosti na další pokračování vedení trasy směrem na západ a na východ. Objevil se také podnět, že mostní estakáda může působit jako vizuální bariéra pro obyvatele Dolních Měcholup, ale výrazněji by život pod estakádou nenarušila. Ze strany pana starosty Běchovic bylo kladně přijato další upřesnění vedení tunelu v katastru Běchovic. Pan starosta ocenil vedení v tunelu pod nově plánovanými silničními stavbami a pod stávající železniční tratí. Sám zmiňoval výhody a nevýhody technologie výstavby tunelu raženého a hloubeného.

Obrázek 2.7: Myšlenková mapa pro stůl č. 4



Zdroj: Mott MacDonald

Debata se dále rozvíjela na téma ochrana ptactva, živočichů a obojživelníků v okolí rybníku Slatina. Zástupce organizace Zelený kruh vznesl obavy o narušení významného ekosystému vedením železnice v blízkosti rybníka. Popisoval hodnotu území okolo rybníku Slatina, zejména výskyt hustých rákosí, ve kterých hnízdí ptactvo. Zmínil také, že ptactvo původně hnízdilo u rybníka v Dolních Počernicích, ale následkem hlučného provozu z Pražského okruhu ptactvo přesídlilo k rybníku Slatina. Hosté se navzájem doplnili s informacemi, že železnice okolo zámeckého parku v Dolních Počernicích byla vystavena v roce 1845 (rybník byl vystaven patrně v roce 1848) a až do nedávné doby výstavby mostu silnice D0 510 přes Počernický rybník zde ptáci v klidu sídlili a železnici nebyli rušeni. Hosté se vzájemně shodli, že by ani nový úsek železnice v nedaleké blízkosti rybníku Slatina pobyt ptactva neohrožoval. Byl také vznesen návrh na výstavbu zemního valu nebo též trvalé deponie zeminy, jež by mohla vytvářet protihlukovou bariéru mezi tratí a rybníkem. Místostarosta MČ Praha – Dubeč konstatoval, že by takovéto nepřímé opatření proti hluku také ocenili v okolo plánovaného úseku D0 511 směrem do volné krajiny k Litožnickému rybníku.

Na odborníky byly vzneseny dotazy na téma vibrace v tunelu, na ovlivnění vodních poměrů a na zatrubnění Hostavického potoka v případě vedení v tunelu okolo Malého Háje. Debata se také vedla na téma přeložení komunikace Slatiny, migrace zvěř ve stejné lokalitě a výstavby ekoduktu se sdruženou funkcí pro zvěř s novou pěší stezkou. Byla taktéž zmíněna poznámka k urbanistické koncepci rozšiřování rekreačních ploch okolo rybníku Slatina a případné následné ovlivnění výskytu významných druhů. Zazněl názor více soustředit aktivity obyvatel do plánovaného městského parku Malý Háj a rekreaci okolo rybníku omezit a dbát na rovnováhu mezi ochranou přírody a expanzí rekreace do krajiny.

2.3.5 Dolní Počernice, Kyje (stůl č. 5)

Po úvodním představení zástupce SŽ stručně nastínil navržené technické řešení jak v rámci VRT Praha, tak v rámci VRT Polabí, kde je projekční příprava již víceméně uzavřena, ale oblasti sledované u stolu č. 5 se dotýká.

Zástupce Dolních Počernic oceňuje návrh podchodu u hráze Počernického rybníka i nové řešení mostní konstrukce přes ulici Národních hrdinů, která počítá s chodníky v obou směrech a cyklopruhem. Vítá také nové P+R v Běchovicích.

V oblasti západně od Pražského okruhu a jižně od Českobrodské ulice se chystá rozsáhlá rezidenční výstavba a objevuje se tedy požadavek na vlakovou zastávku v této lokalitě. Četnost zastávek by však již byla vysoká a její umístění vzhledem ke stávajícím poměrům složité. Zástupce Ministerstva dopravy (MD) navrhl řešit problematiku prodloužením a zkapacitněním autobusové linky 109.

U stávající zastávky v Dolních Počernicích je požadováno prodloužení podchodu až pod malešické koleje a Českobrodskou ulici s vyústěním v parku. Zástupce MD doporučuje tento podchod v projektu navrhnout. Žádoucí by bylo také nové P+R u této stanice, ale prostorově je složité jej zde umístit.

Most přes ulici Broumarskou bude přestavěn. Vzhledem k vysoké frekvenci provozu na této lokalitě budou v rámci zásad organizace výstavby důsledně řešeny objízdné trasy.

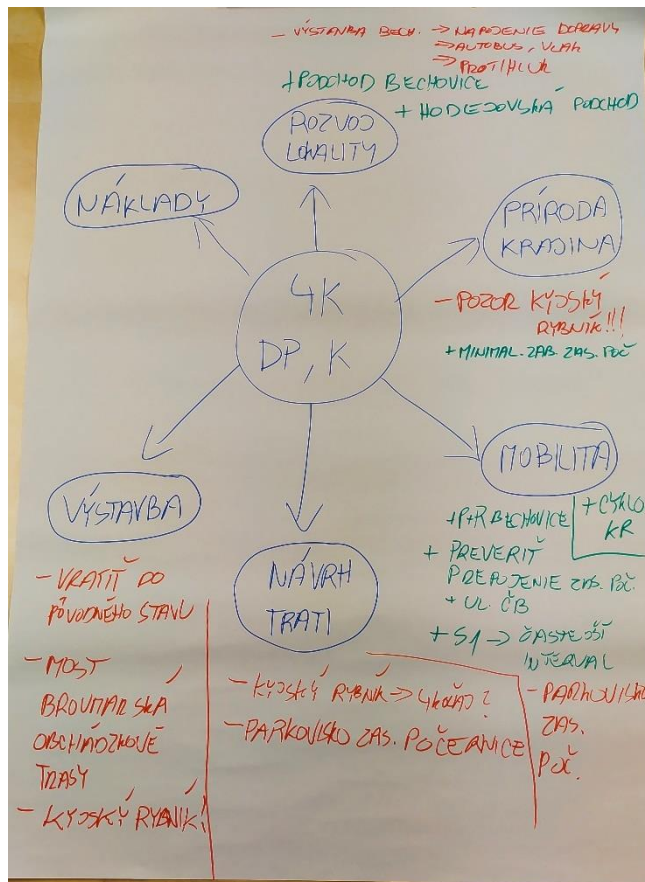
Obavy panují z rozšíření mostu přes Kyjský rybník a ostatních stavebních úprav v této lokalitě. Zástupce MD upozornil na problematiku projednávání při přidávání třetí koleje v minulosti. Cílem stavby bude nicméně po stavebních zásadách uvést okolí do původního stavu.

Obrázek 2.9: Diskuze u kulatého stolu č. 5



Zdroj: Mott MacDonald

Obrázek 2.8: Myšlenková mapa pro stůl č. 5



Zdroj: Mott MacDonald

2.3.6 Praha 9 (stůl č. 6)

Po celou dobu nebyl stavební záměr severní větve nijak zpochybňován nebo napadán smysl zkapacitnění tříkolejného úseku. Zároveň všichni zúčastnění aktivně projevovali zájem o diskusi na daná témata.

Největší prostor byl věnován problematice hluku (hluková studie, hlukové limity, měření hluku in situ a jeho vliv na kolaudaci stavby, role hygieny a ministerstva zdravotnictví v celém tomto procesu) a šíření hluku z plánované novostavby Libeňského přesmyku.

V souvislosti s tímto bodem byla podrobně diskutována nákladní železniční doprava – od historie nákladní železniční dopravy až po současný návrh Libeňského přesmyku – byla vysvětlována nenahraditelná funkce posledního nákladového nádraží v Praze (nžst. Praha-Libeň) a nutnost přesmyku pro jeho další fungování. Problematika hlukového zatížení byla vysvětlena odborníkem na životní prostředí.

Lehce se hosté také dotkli témat budoucí podoby mostních objektů, způsobu řešení rozšíření železničních těles či využití dalších inženýrských objektů (zejména zárubních a opěrných zdí) a organizace výstavby.

Dalším tématem, kterému byl věnován větší prostor, bylo téma „propojenost / prostupnost“. V lokalitě nádraží Praha-Libeň bylo vyzdvihnuto prodloužení podchodu pod libeňským nádražím jižním směrem, který je nyní slepý.

Naznačené prostupy pod tratí ve smyslu zlepšení propojení sídelních celků byly diskutujícími potvrzeny jako správné, jejich četnost jako přiměřená a všichni se shodli, že velmi pomohou rozvoji lokality.

Nedostatkem předloženého urbanistického návrhu pak bylo nezanesení systému celoměstských cyklotras do tohoto materiálu (na mapě pak chyběla, mimo jiné, plánovaná cyklotrasa vedená jižně podél žst. Praha-Libeň, jež by mohla být v kolizi s plánovaným rozšířením stanice o nové nástupiště). Byla připomenuta existence dalšího strategického dokumentu města Prahy – manuál tvorby veřejných prostranství, který by měl být vždy brán v potaz.

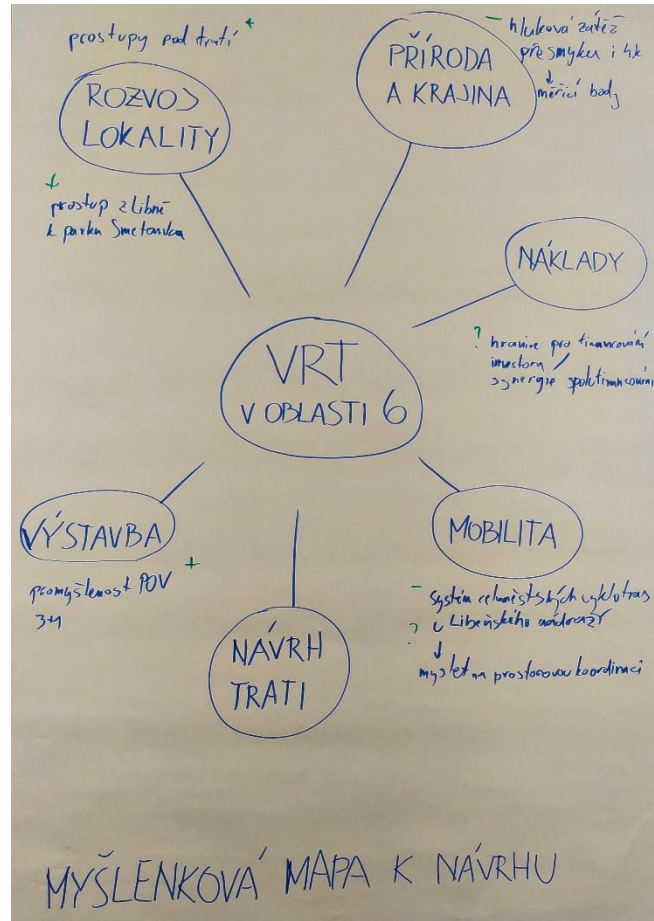
Posledním dotazovaným tématem, jemuž byla věnována pozornost, byla otázka spolufinancování - „co vše může a smí investor reálně financovat“ a jaké jsou možnosti synergie spolufinancování vícero investory.

2.4 Sdílení výsledků

Vedoucí kulatých stolů sdělili ostatním účastníkům workshopu výsledky diskuse z prvního bloku. Časový rámec na jeden kulatý stůl byl 5 minut. Obsahově odpovídaly tyto souhrny textům vloženým do kapitoly 2.3.

- Jaké jsou přednosti a nedostatky předložené varianty?
- Jaká témata byla nejobtížnější z hlediska hledání shody?
- Jaké otázky chceme položit našim odborníkům nebo ostatním kulatým stolům?

Obrázek 2.10: Myšlenková mapa pro stůl č. 6



Zdroj: Mott MacDonald

2.5 Kritické body návrhu

Konzultační odborníci si dopředu připravili snímky v očekávání témat, které zazní u kulatých stolů a budou vyžadovat podrobnější vysvětlení. Na základě odezvy v předchozím bloku sdílení výsledků od kulatých stolů proběhly prezentace a dotazy z publika na tyto kritické body návrhu:

- Životní prostředí (Kateřina Hladká): měření a modelování hlukové zátěže, protihluková opatření
- Tunelové stavby (Petr Makásek): podzemní vody, spotřeba energie v tunelu, vibrace
- Průběh výstavby (Michal Babič): fáze a délka výstavby, metody výstavby, porovnání variant

3 Závěry workshopu

Workshop se zapojenými subjekty VRT Praha splnil svůj hlavní účel – propojit názory mnoha stakeholderů u jednoho stolu a shromáždit argumenty k předloženému návrhu urbanistické koncepce i technického řešení. Podařilo se najít ty části projektu, které budou vyžadovat hlubší posouzení dvou možných variant: mostní estakády oproti zářezu v kombinaci s hloubeným tunelem (Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy). Stejně tak můžeme potvrdit jiné části projektu, kde se naopak hosté nad předloženým návrhem vedení trati shodli. Samostatným tématem pak zůstává další prověřování odstavného nádraží ve Strašnicích (Praha 10).

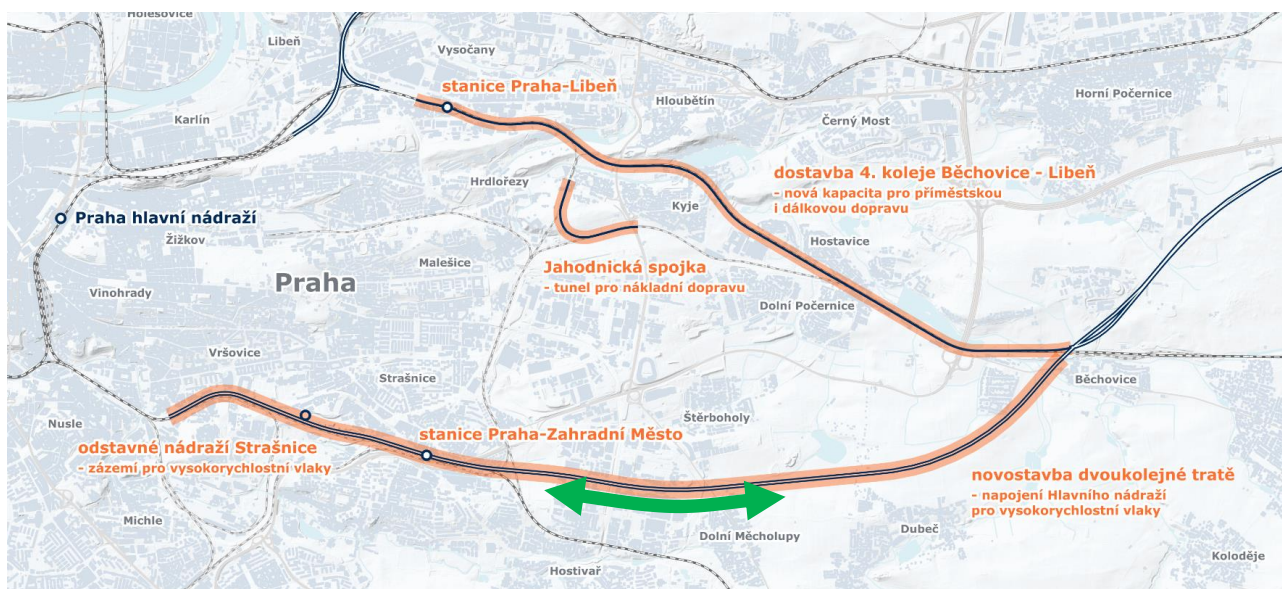
3.1 Úpravy návrhu

S ohledem na průběžné výsledky workshopu nebylo dopracování a vylepšení návrhu rozebíráno samostatně u jednotlivých kulatých stolů, ale společně pro celý projekt VRT Praha formou diskuse. Michal Babič a Marek Pinkava shrnuli výsledky workshopu následovně:

- V řadě lokalit se podařilo najít konsensus a další projektová příprava bude probíhat invariantně, samozřejmě s rozpracováním a odladěním detailů v urbanistické i inženýrské práci. Týká se lokalit:
 1. **Praha 10** a vedení kolejí VRT severně od stávající konvenční trati (vyjma problematiky ONS)
 2. **Praha-Dubeč** a povrchové vedení od retenční nádrže Slatina postupně do zářezu k portálu tunelu východně od komunikace Slatiny; navazující vedení přes Prahu-Běchovice v tunelu
 3. **Praha-Dolní Počernice** a **Praha-Kyje** s rozpracováním / prodloužením podchodů u železničních zastávek, zlepšení stávajících prostupů a minimalizaci záboru čtvrtou kolejí přiloženou od jihu
 4. **Praha 9** a vedení lokalitou Mezitraťová koordinovaně s Libeňským přesmykem, doplnění prostupů přes železniční trať ve stanici Praha-Libeň a v řešeném území východně dle urbanistické koncepce
- Další lokality vyžadují podrobné prověření a paralelní projektovou přípravu dvou variant výškového vedení trati. Toto prověřování se zaměří na problematiku vizuálního zatížení místa, způsobu výstavby a doby realizace, vlivu na životní prostředí a podzemní i povrchové vody, zatížení území během realizace, náklady investiční i provozní, dopad na další investice v území, koordinaci se silničními stavbami:
 5. **Praha 15** a vedení trati paralelně s ulicemi Rabakovská, Ke Kابلu, U Kabelovny ve variantách:
 - a. Vedení trati na průběžné mostní estakádě v celé oblasti Prahy 15, tedy od mokřadu Triangl až po napojení na katastr Prahy-Dolní Měcholupy na východním konci
 - b. Vedení trati na mostě přes mokřad Triangl, dále sklesáním do otevřeného zářezu v ulici Rabakovská s hloubeným objektem na křížení s Průmyslovou ulicí a dále dle návaznosti řešení v oblasti Prahy-Dolních Měcholup
 6. **Praha-Dolní Měcholupy** a průchod přes Malý Háj k retenční nádrži Slatina v katastru Prahy-Dubče
 - a. Vedení trati na mostní estakádě přes lokalitu Malý Háj, tedy od hranice katastru s Prahou 15 na západním konci až po rozhraní parku Malý Háj a otevřené krajiny, kde trať přechází přes násep do úrovně povrchu při nádrži Slatina

- b. Vedení trati v hloubeném tunelu přes lokalitu Malý Háj, tedy od hranice katastru s Prahou 15 na západním konci na rozhraní parku Malý Háj a otevřené krajiny, kde trať přechází přes zářez do úrovně povrchu při nádrži Slatina
- 7. Výše uvedené rozhraní mezi variantami průchodu trati přes Prahu 15 a Prahu-Dolní Měcholupy bude v další projektové přípravě prověřováno následovně:
 - a. Varianta popsaná výše v bodě 5.a bude navazovat na variantu 6.a
 - b. Varianta popsaná výše v bodě 5.b bude navazovat na variantu 6.b
- Samostatnou kapitolou je další příprava **odstavného nádraží Strašnice** v návaznosti na urbanistickou koncepci studia Jakub Cígler Architekti, kterou zadalo hl. m. Praha ještě před započítím prací na projektové dokumentaci VRT Praha. Jisté je z pohledu investora umístění odstavů do lokality Strašnice, otevřené zůstává řešení ve vztahu k budoucímu zakrytí plochy kolejiště a jejímu dalšímu využití.

Obrázek 3.1: Variantní úsek VRT Praha k dalšímu rozpracování



3.2 Ukončení workshopu

Pan starosta Prahy-Dolních Měcholup, pan místostarosta Prahy-Dubče a pan předseda komise dopravy Prahy 15 vystoupili s poděkováním za zorganizování workshopu a možnost diskuse s dalšími stakeholdery ovlivněnými výstavbou nových tratí.

Zástupci projekčního týmu a investora poděkovali hostům za účast a pozvali je k dalším konzultacím v navazujícím období tří měsíců projektové přípravy. Ve druhé polovině června 2024 proběhnou také plánovací procházky v lokalitách budoucí stavby VRT Praha. Ze strany hostů vzešel návrh, aby plánovací procházky byly uspořádány nejen pro širokou veřejnost, ale také pro účastníky proběhlého workshopu.

Aktuální informace o dalším vývoji projektu VRT Praha jsou k dispozici na webu <https://vrtky.cz/>.

A. Výstupy pocitové mapy VRT Praha

Samostatná příloha zprávy.

B. Úvodní prezentace workshopu

Samostatná příloha zprávy.