

Váš dopis značky / ze dne 04.09.2018
naše značka 2018/ 57/900200
vyřizuje / linka [redacted]
místo odeslání / dne Praha 17.09.2018

Vážený pan
[redacted]

ROZHODNUTÍ

Dopravní podnik hl.m.Prahy, akciová společnost jako povinný subjekt ve smyslu § 2 odst.1 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „DPP“ nebo „povinný subjekt“ a „InfZ“), rozhodl v souladu s ustanovením § 15 odst.1 InfZ ve spojení s ustanovením § 11 odst. 1 písm. b) a § 9 o žádosti pana [redacted] bytem [redacted] (dále jako „žadatel“) ze dne 04.09.2018 o poskytnutí níže uvedených informací podle zákona o svobodném přístupu k informacím:

„Studie prověřující vedení metra A ze stanice Nemocnice Motol až na Letiště Václava Havla (o níž hovoří Dopravní podnik hlavního města Prahy a.s. na svém webu dne 22. listopadu 2017 - <http://www.dpp.cz/dpp-zadal-studie-proverujici-prodlouzeni-trasy-metra-a-na-letiste-a-trasymetra-c-do-cakovic/>)“.

takto:

žádost se v celém rozsahu podle § 11 odst. 2 písm. c) ve spojení s § 15 zákona o svobodném přístupu k informacím, odmítá.

Odůvodnění:

Výše uvedené studie byly vytvořeny společností METROPROJEKT Praha a.s. jako dílo na objednávku ve smyslu § 61 odst. 1 autorského zákona. Povinný subjekt tedy disponuje právem dílo užít pouze v rozsahu stanoveném objednávkou na vytvoření tohoto díla. Nesmí tedy dílo rozšiřovat, vystavovat ani sdělovat veřejnosti. Zákon tedy neumožňuje povinnému subjektu výše uvedené studie poskytnout.

Poučení:

Proti rozhodnutí o odmítnutí žádosti lze podat odvolání do 15 dnů od jeho doručení, podáním doručeným Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. O odvolání rozhoduje představenstvo společnosti.



Přesto Vám níže poskytujeme stručný výtah ze studie, který není výsledkem tvůrčí činnosti držitele autorských práv, ale souhrnem zadání povinného subjektu na obsah této studie a jeho dodatečných upřesnění na obsahové požadavky.

Nejnovější dokumentací prodloužení trasy metra A na ruzyňské letiště je ověřovací studie, dokončená Metroprojektem Praha a.s. v prosinci 2017, kterou zadal Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. na základě požadavku vedení města.

Předmětná ověřovací studie je koncipována jako informativní podklad pro případné rozhodnutí o dalším sledování daného směru rozvoje sítě metra. Vychází z rozsáhlé dokumentace, která již byla pro vedení metra na ruzyňské letiště v minulosti zpracována, jejíž výstupy doplňuje upozorněním na aktuální problémové otázky a orientačními údaji o časové i investiční náročnosti dané stavby metra. Případný další zájem o problematiku spojuje s potřebou rozpracování záměru v aktuálních podmínkách pro průkaz ekonomické efektivity stavby a jejího celkového systémového zdůvodnění (například formou studie proveditelnosti). Pokračování trasy metra A Nemocnice Motol (mimo) - Letiště Václava Havla konkrétně představuje pětistaniční úsek metra (stanice Bílá Hora, Dědina, Dlouhá Míle, Staré letiště, Letiště Václava Havla) o stavební délce 6,67 km.

Základní porovnání dopravní obsluhy letiště železnicí a metrem, komentované v úvodu studie, vyznívá ve prospěch železnice. Z hlediska souhrnných systémových informací je u železniční varianty kladně hodnoceno, že jeden dopravní subsystém souběžně řeší dva okruhy přepravní problematiky – kromě standardní funkce ve smyslu příměstského a regionálního působení ve vztahu k městu zároveň zajišťuje kvalitní dopravní vazbu na ruzyňské letiště.

U varianty dopravní obsluhy letiště metrem je zdůrazněno, že přináší do zájmového území paralelní vedení dvou kapacitních kolejových systémů. Metro zajišťuje především přepravní vztahy mezi letištěm a centrem města (jeho využití pro obsluhu severozápadního sektoru města projektant hodnotí jako kvalitativní nadstandard) a souběžně vedená železniční trať zajišťuje funkci obsluhy pražského regionu včetně příměstských přepravních vztahů. Vzhledem k systémové otevřenosti dopravní soustavy je možnost prodloužení trasy metra A hodnocena jako obecně reálná a dle vývoje situace a potřeb může být aktivována.

Případné souběžné využití obou systémů však studie hodnotí jako jednoznačně problematické, především z hlediska ekonomické efektivity. Byly tak v zásadě potvrzeny závěry analýz, které byly prováděny v minulosti. Úvahy o prodloužení metra studie připouští jen pro případ, že by byla železniční varianta zablokována nebo zcela zásadně zpožděna.

Ve studii je přiblížen základní návrh řešení úseku trasy metra A Nemocnice Motol (mimo) - Letiště Václava Havla (včetně základního grafického doprovodu), v zásadě vycházející z dříve zpracované dokumentace (prvořadě DUR). Je potvrzeno systémové uspořádání na principu možnosti větvení trasy v oblasti Bílé Hory (do směru Řepy, Zličín /vazba na trasu metra B/). Všechny 5 stanic prodloužení trasy A na ruzyňské letiště je stručně komentováno z hlediska jejich polohy a technického řešení. Ke klíčovým částem studie náleží odhad časových nároků přípravy a realizace předmětné stavby metra a investičních nákladů. Celková doba přípravy stavby činí 78 měsíců, doba vlastní realizace je odhadována na 54 měsíců, což představuje souhrnné časové nároky 132 měsíců. V případě potřeby změny územního plánu by se časové nároky zvýšily o další 2 – 3 roky. Investiční náklady záměru (bez DPH, v CÚ 2017) byly odhadnuty na 26,8 mld. Kč.

Dopravní podnik hl. m. Prahy
akciová společnost (11)
190 22 Praha 9, Sokolovská 217/42

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

vedoucí odboru Právní

