

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 19. listopadu 2008
Č.j.: 85182/ENV/08

ZÁPIS

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a § 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí záměru

**„Modernizace trati Praha – Kladno
s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“**

konaného dne 10.11.2008
v kongresovém sálu Marketingového centra UK FTVS v Praze,
Josef Martího 31, 162 52 Praha 6 - Veveřská,
od 15:30 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) je patrný z následujícího přehledu:

- Vlivy železničního propojení letiště Praha Ruzyně s Masarykovým nádražím na životní prostředí byly prvotně posouzeny jako záměr „Napojení letiště Ruzyně na trať ČD Praha – Kladno“. K tomuto záměru bylo vydáno dne 27. února 2001 souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů s podmínkami dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- Na základě doporučení uvedených v tomto stanovisku a dalších změn byly vlivy záměru opět projednány pod názvem „Rychlodráha Praha – letiště Praha Ruzyně – Kladno, I. etapa“ dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr dospěl do fáze veřejného projednání, na základě jehož průběhu a všech v rámci procesu obdržených připomínek rozhodlo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) o vrácení dokumentace oznamovateli k doplnění další varianty trasy, která bude v konfliktních úsecích vedena pod povrchem.
- Dopisem ze dne 3.3.2008 vzalo MŽP na vědomí dopis, ve kterém oznamovatel záměru SŽDC, s.o., požádal o nepokračování procesu posuzování v režimu zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí s tím, že další dokumenty již budou předkládány v souladu s aktuálním zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.
- Oznámení záměru dle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí bylo předloženo MŽP dne 7.5.2008

- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 16.5.2008 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření s tím, že záměr je posuzován jako záměr naplňující bod 9.1 (Novostavby železničních drah delší 1 km) kategorie I, přílohy č.1 k citovanému zákonu.
- Podle § 7 cit. zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda může předložené oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu nahradit dokumentaci, případně upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí. V průběhu zjišťovacího řízení mohl každý zaslat své písemné vyjádření k předloženému oznámení, a to ve lhůtě 20 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce Hl. m. Prahy. Informace o oznámení byla zveřejněna dne 5.6.2008.
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 11.7.2008 vydáním závěru zjišťovacího řízení, a to s následujícím závěrem:
Na základě zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k citovanému zákonu, dále na základě oznámení a vyjádření k němu obdržených, dospěl příslušný úřad k závěru, že předložené oznámení dle přílohy č. 4 k cit. zákonu není nutné dopracovávat a považuje se za dokumentaci.
- Dne 21.7.2008 byl pověřen zpracovatel oponentního posudku, veškerá vyjádření mu byla předána dne 1.8.2008.
- Na základě oznámení uznaného za dokumentaci a všech podaných vyjádření k němu byl zpracován oponentní posudek. Obsah posudku je dán přílohou č. 5 k cit. zákonu. Tento posudek zhodnotí zejména úplnost dokumentace, varianty, technické řešení záměru, návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, dále vypořádá všechna obdržená vyjádření k dokumentaci a navrhne příslušnému úřadu stanovisko. Zpracovaný posudek MŽP obdrželo dne 26.9.2008.
- Dopisem ze dne 30.9.2008 MŽP rozeslalo posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předloženému posudku, a to ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o posudku na úřední desce Hl. m. Prahy. Informace o posudku byla zveřejněna dne 7.10.2008.
- Dopisem ze dne 23.10.2008 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, se uskutečnilo dne 10.11.2008 v 15:30 hodin v kongresovém sálu Marketingového centra UK FTVS v Praze.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídila jako pověřená osoba (dle § 4 odst. 2 vyhl. MŽP č. 457/2001 Sb.) Ing. Kateřina Špačková, pracovnice MŽP, oddělení projektové EIA, odboru posuzování vlivů na životní prostředí.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, posudek a vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“, které MŽP obdrželo dle § 6 a § 9 citovaného zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

Oznamovatele, Správu železniční a dopravní cesty, s.o., Stavební správa Praha

Ing. Pavel Mathé
RNDr. František Žižka
Ing. Petr Zobal

Zpracovatele dokumentace

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
Ing. Michaela Vrdlovcová
RNDr. Milan Macháček

Zpracovatele posudku

RNDr. Vladimír Ludvík

Hl.m.Praha

Lucie Prinzová DiS.

Městská část Praha 6

Ing. Jaroslava Trnková, CSc.

Městská část Praha 7

-

Magistrát Hl.m.Prahy (odbor ochrany prostředí)

omluveni

Hygienická stanice Hl.m.Prahy

1 zástupce

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha

omluveni

Dále byli na veřejném projednání přítomni zástupci veřejnosti. Veřejného projednání se celkem zúčastnilo cca 150 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ – (volný přepis zvukové nahrávky)

Veřejné projednání zahájila Ing. Kateřina Špačková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání a představila zástupce jednotlivých stran. Dále seznámila přítomné s procesními kroky, které již byly v rámci posuzovaného záměru realizovány a které budou následovat po veřejném projednání.

Zástupce oznamovatele záměru technický náměstek Ing. Pavel Mathé poté uvedl, že v roce 2005 ministr dopravy pověřil Správu železniční dopravní cesty, s.o. investorstvím projednávaného záměru. Organizace jako vlastník železnice nemá pouze povinnost se o ni starat, ale i ji připravit na navýšení osobní dopravy ve veřejném zájmu. Poté stručně seznámil přítomné s problematikou dopravního spojení mezi Prahou a Kladnem, jehož cílem není jen spojení Prahy s Kladnem a letištěm Ruzyně, ale i dosažení max. obsluhy přilehlých území Prahy 6 a 7. Z tohoto důvodu budou rekonstruovány příp. znovuobnoveny původní stanice a zastávky a budou vybudovány nové (povrchová část zastávky Dlouhý Lán není součástí projednávaného záměru).

Zpracovatel dokumentace RNDr. Tomáš Bajer, CSc. nejprve uvedl podklady, na základě kterých byla zpracována dokumentace záměru a ze kterých vyšla posuzovaná varianta jako technicky nejpříjemnější, s nejmenšími dopady na veřejné zdraví a s akceptovatelnými

zásahy do lokality Stromovka atd. (krajinný ráz, kulturní památky, mimoúrovňové přejezdy...). Poté seznámil přítomné s výsledky hodnocení dokumentace vlivů na životní prostředí, zejména zhodnotil velikost a významnost negativních vlivů na životní prostředí. Provedl komentář k hlukové zátěži, hydrogeologickým a vodohospodářským poměrům, k ochraně přírody a krajiny v dané lokalitě. Dále poznamenal, že významným negativním vlivem i když dočasným bude fáze výstavby záměru a její dopad na obytnou zástavbu (hluková zátěž, vibrace z trhacích prací...).

Zpracovatel posudku RNDr. Vladimír Ludvík poté zhodnotil kvalitu a úplnost dokumentace a seznámil přítomné s obsahem a závěry posudku, včetně návrhu souhlasného stanoviska.

Dále byli vyzváni k vyjádření zástupci samosprávných celků.

Za Hl. m. Prahu vystoupila paní Lucie Prinzová DiS., asistentka radního Martina Langmajera pro oblast územního rozvoje. Uvedla, že Hl. m. Praha má k předloženému záměru připomínky z hlediska dopravy (koordinovat realizaci záměru s celkovým řešením rozvojového území Bubny), městské zeleně (není považováno za vhodné znovu zakládání dendrologické sbírky) a ochrany přírody a krajiny (požadováno vybudovat mimoúrovňové křížení s biokoridorem).

Poté vystoupila Ing. Jaroslava Trnková, CSc., předsedkyně Komise strategického rozvoje MČ Praha 6, která uvedla, že MČ trvá na dodržování zásad uvedených v memorandu. Veškerá obdržena vyjádření (zejména z oblasti Ruzyně) k záměru byla postoupena MŽP a jsou podporována ze strany MČ Praha 6 především ta, která se týkají ochrany životního prostředí. Dále je do následné projektové přípravy požadováno doplnit stanici Dlouhý lán a u stanice Dlouhá míle je požadováno navýšení kapacity parkoviště. Z hlediska protihlukových opatření je uplatňován požadavek na účast MČ při jejich projednávání, aby bylo možné uplatnit i urbanistické připomínky.

Ing. Pavel Mathé za oznamovatele k těmto připomínkám uvedl, že lokalita ulic Rakovnické a U Prioru je v řešení a že se finalizuje technické řešení tak, aby byly eliminovány dopady na levé straně trati. Ke stanici Dlouhý lán bylo uvedeno, že v rámci posuzovaného záměru je řešena pouze podzemní část, nadzemní úpravy budou řešeny v samostatném projektu, poté až bude stanoveno urbanistické řešení lokality. Zpracovatel dokumentace doplnil, že navýšení počtu parkovacích stání může přinést drobné změny do množství zpevněných ploch a od toho se odvíjejícího množství srážkových vod, a dále do rozptylové a akustické studie lokality. Nicméně ve stejném místě je plánována i budoucí stanice metra trasy A, takže lokalita bude ze všech podstatných hledisek vyhodnocena. Zpracovatel posudku uvedl, že většina vznesených požadavků MČ Praha 6 byla v podmínkách navrhovaného stanoviska respektována a bude dále upřesňována. K budoucímu technickému řešení stanice Dlouhý lán bude třeba, aby MŽP vydalo vyjádření, zda se jedná o významnou změnu ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (a bude nutné provedení hodnocení této změny) či nikoliv.

Ing. Kateřina Špačková následně doplnila, že MŽP obdrželo veškerá vyjádření předaná MČ Prahy 6 a bude se jimi dále zabývat.

Zástupkyně Hygienické stanice hl. m. Prahy uvedla, že požadavky na vyhlášení ochranného hlukového pásma byly vypořádány dostatečně a budou dále řešeny v následných povolujících řízeních záměru.

Dále vystoupil spoluvlastník objektu v ulici Pavlovská 590 a vyjádřil své obavy z otřesů trati, které by mohly způsobit narušení statických poměrů panelových domů v lokalitě křížení s ulicí Brodeckou, a dále, že modernizací trati dojde k odříznutí této lokality

a omezení prostupnosti. Projektant záměru Ing. Zobal za oznamovatele uvedl, že budou použity takové tlumící prvky eliminující vibrace, díky kterým budou splněny zákonem vyžadované limity. Tazatel dále uplatnil připomínku, že toto je teorie a vznesl dotaz, zda je ve skutečnosti plánováno nějaké měření vibrací. Zástupci oznamovatele uvedli, že před uvedením stavby do zkušebního provozu probíhá měření, které ověří, zda přijatá opatření plní svou funkci a jsou případně navržena ještě další dodatečná opatření. Zpracovatel dokumentace doplnil, že předpokládané vibrace z etapy výstavby byly posouzeny v rámci dokumentace EIA, kde byl zároveň stanoven požadavek pro následnou projektovou přípravu na jasné stanovení zatížení jednotlivých objektů a z toho vyplývající způsob provádění stavby tak, aby riziko vibrací bylo minimalizováno. Zpracovatel posudku doplnil, že problematika vibrací je v podmínkách navrhovaného stanoviska EIA zapracována, nicméně tyto podmínky budou rozšířeny i o hodnocení vlivu vibrací z provozu záměru. K prostupnosti dané lokality bylo zástupci oznamovatele konstatováno, že nebude omezena, navíc bylo zmíněno, že nelze vydat územní rozhodnutí na stavbu, kde by nebyl umožněn přístup obsluhy a integrovaného záchranného systému.

Další dotaz vznesla obyvatelka Prahy 6 Liboce a to, zda bude nákladní doprava skutečně končit v Ruzyni a nebude pokračovat dále do města a jaký je počítán noční provoz. Zástupce oznamovatele uvedl, že trať nebude technicky vyhovovat nákladní dopravě a že v současnosti ani z ruzyňských skladových areálů není vznesena objednávka na zajištění dopravy, tzn. že do budoucna bude nákladní doprava stejně muset být zajišťována směrem přes Hostivici ne přes Bubny. Dále byl uplatněn dotaz na noční dopravu a prachové zatížení z provozu trati. K noční dopravě bylo ze strany oznamovatele konstatováno, že zatím není noční doprava objednána, nicméně při posuzování vlivů bylo počítáno s 1 až 2 spoji v období od 22 hod do 5 hod. Na základě této informace byl vznesen požadavek na zklidnění dopravy resp. na možnost výluky provozu v době od 24 hod do 5 hod. V dokumentaci EIA jsou uvedeny podmínky na omezení prašnosti a zástupci oznamovatele doplnili, že nebude přispívat spad z nákladní dopravy a v rámci modernizace bude rekonstruováno celé šterkové lože (dnes nečisté) které bude následně udržováno, takže železniční doprava nebude v dané lokalitě prašnější než běžný městský provoz.

Jako další vystoupila obyvatelka ulice Slavíčkova (lokalita Špejchar, Letná) s tím, že v této lokalitě by bylo s ohledem na památkovou zónu, stáří budov a vzrostlou zeleň lepší provést tunel ražený. Dále vznesla dotaz na současně projednávané záměry - modernizace trati Praha - Kladno a prodloužení metra trasy A, a to nejen z hlediska ekonomického, ale i z hlediska ovlivnění obyvatel a majetku realizací obou záměrů. Dále uvedla, že není dostatečně akceptován názor většiny veřejnosti a to, že modernizovaná trať není nutná, metro by obsloužilo část Prahy až na Ruzyni a dále by vedla modernizovaná trať. K této připomínce zástupce MŽP Ing. Špačková uvedla, že se nerozhoduje se povolení záměru, ale projednávají se vlivy případné realizace tohoto záměru (požadavek na realizaci vyplývá z Deklarace podepsané předními zástupci dotčených samosprávných celků a ministrem dopravy). Zpracovatel dokumentace dodal, že souběh 2 dopravních kolejových záměrů vychází z koncepce dopravy a nároků na dopravní síť jak ze strany Hl. m. Prahy, tak ze strany Středočeského kraje a dále ze Schengenských dohod, kdy letiště musí být napojeno na město kolejovou dopravou. Ze strany oznamovatele bylo vysvětleno, že metoda hloubeného tunelu v lokalitě ulice Slavíčkova vycházela z geologického průzkumu nadloží. Z hlediska ochrany cenných objektů a zachování zeleně bude ještě technologický způsob vybudování tunelu v této lokalitě dále prověřován a optimalizován (toto bude doplněno jako podmínka ve stanovisku EIA).

Dále vystoupil zaměstnanec (mechanik) Letiště Praha s tím, že problematiku metra a modernizace trati (resp. rychlodráhy) řeší již od roku 2000 jako člen OS chceme metro ne rychlodráhu. Provedl srovnání dopravního řešení napojení města a přilehlého letiště

v Barceloně, Londýně a konstatoval, že v Praze je řešení nekonceptní, neekonomické a dlouhodobě neperspektivní a navrhl protáhnout metro až na Kladno. K tomu oznamovatel uvedl, že řešení koncepce dopravy není možné řešit v procesu EIA konkrétního záměru.

Zástupkyně OS chceme metro ne rychlodráhu vznesla nejdříve dotaz na konkrétní řešení úseku Dejvice – Veleslavín, dále zda záměr bude realizován opravdu v takové podobě, jak je předkládán a nakonec vznesla dotaz, proč je takový zájem o investici do modernizace trati, když je zároveň plánováno metro. Zástupce oznamovatele – projektant záměru popsal bližší technické řešení – popis trasy, rozměrové parametry atd. Zpracovatel dokumentace uvedl, že pokud dojde k významné změně nebo úpravě technického řešení vedení trati bude muset být znovu provedeno posouzení vlivů na životní prostředí. K souběhu dvou kolejových dopravních záměrů oznamovatel uvedl, že vychází z rozsahu objednávky dopravy ve veřejném zájmu jemu zadané Hl. m. Prahou (v zastoupení společností ROPID) a Středočeským krajem (které se poté podílejí na ztrátách vzniklých dopravci). Z tohoto důvodu je třeba zkapacitnit kolejovou dopravu, která má význam zejména pro města v nejbližším okolí miliónových aglomerací s tím, že vhodný typ této dopravy (metro, vlak, tram...) se volí v závislosti na možné využitelnosti – počtu cestujících. Pro přepravní výkon metra je třeba dostatečně kapacitní poptávka. Možným řešením by bylo vést modernizovanou trať jako příměstskou pouze na letiště a dále vést již jen metro.

Obyvatelka ulice Slavíčková následně vystoupila s připomínkou k deklaraci, kde zástupci samospráv, kteří jsou pod ní podepsáni, o několik let dříve podepisovali jiné materiály deklarující preferenci metra ne rychlodráhy. Dále vznesla dotaz na možnost kompenzačních opatření za ovlivnění životního prostředí realizací záměru. Ze zkušenosti s dopravním systémem v Soulu konstatovala, že pro Prahu je zbytečné stavět rychlodráhu. Další dotaz byl vznesen ve vztahu k vyvlastňování soukromých pozemků (kde je plánován trvalý či dočasný zábor) s ohledem na to, že místní obyvatelé již byli osloveni s žádostí o vyslovení souhlasu. Zástupce oznamovatele záměru k plánovaným záborům uvedl, že prvním krokem je zjištění názoru vlastníků nemovitosti před vydáním územního rozhodnutí. Vyvlastnění je možné pouze pokud je třeba trvalý zábor a jedná se o stavbu veřejně prospěšnou dle závazné části územního plánu – jedná se však o krajní řešení, dává se přednost smluvnímu jednání (odkup, pronájem). Takové smlouvy se však podepisují až po nabytí právní moci územního rozhodnutí záměru. V lokalitě Slavíčkovy ulice jsou trvalé zábory plánovány v minimální míře – pouze pro havarijní výstupy z tunelu, ostatní zábory budou dočasné po dobu výstavby. Další připomínkou byl komentář k realitě provádění výstavby městského okruhu (reklamní kampaň na úkor protihlukových opatření, pracovní činnost i v nočních hodinách) a požadavek na koordinaci s výstavbou posuzovaného záměru.

Zástupce Českého zahrádkářského svazu, ZO Praha 6 Ořechovka uvedl, že majetek svazu (objekty, dřeviny a porosty) je záměrem dotčen a požadují, aby se svaz stal účastníkem řízení. K tomuto požadavku MŽP uvedlo, že účastníkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí je každý, kdo o to projeví zájem a podá písemné vyjádření, požadavek byl spíše směřován pro navazující povolující řízení – kdy je však třeba požádat příslušný povolující úřad.

Člen výboru vlastníků společenství nájemníků bytových jednotek rezidenční čtvrti Nová Liboc vznesl dotazy týkající se úpravy zastávky Liboc a úpravy stávající protihlukové stěny. Projektant i zástupce oznamovatele záměru uvedli, že na základě akceptace obdržených připomínek se již začalo pracovat na úpravě původně navrhovaného řešení v dané lokalitě tak, aby byl zásah do rezidenční čtvrti co nejvíce minimalizován. Finální verze návrhu vedení trati v této lokalitě bude předložena na počátku roku 2009 v rámci územního řízení s tím, že společenství vlastníků bude mít možnost jako vlastníci dotčených pozemků se k novému návrhu vyjádřit.

Obyvatelka ulice U Kolejí žádala vysvětlení pro přiblížení trati k obývaným vilkám (již nyní cítí otřesy při průjezdu vlaků) a pro umístění zastávky Liboc. Projektant uvedl, že posun být musí z důvodu šířkového uspořádání při zvojkolejnění trati a že modernizovaná trať bude mít taková opatření, aby účinky hluku a vibrací byly co nejvíce minimalizovány. Technické parametry trati je třeba optimalizovat v celém úseku Liboce (nároky na zachování zeleně vs. posun k ulici U Prioru, atd.) musí se tedy najít kompromisní řešení. Umístění zastávky vyplývá z technických požadavků na bezpečnost cestujících, z délky vagónů apod. (není tedy možné využít historicky v daném místě již vybudovanou zastávku).

Dále byla ze strany veřejnosti uplatněna připomínka na poměrně malou využívanost stávající trati cestujícími. Zástupce oznamovatele uvedl, že se tomuto jevu nediví, protože vlak má parametry z minulého století, přesto bude na základě zvýšené poptávky od prosince požadováno navýšení spojů. Cílem modernizace trati je vytvoření nabídky kvalitní veřejné dopravy integrované do systému PID. Obyvatelka rezidenční čtvrti Nová Liboc uvedla, že opravdu většina vlaků projíždí danou lokalitou prázdná a navrhl, aby trať končila na letišti a pak do centra pokračovalo pouze metro, protože trať nebude nikdo využívat. Zástupce oznamovatele k tomuto opakovaně uvedl, že modernizace trati vychází z objednávky Hl. m. Prahy a Středočeského kraje na dopravu ve veřejném zájmu (jež vychází z provedených dopravních průzkumů).

Ze strany veřejnosti byl dále vznesen dotaz, zda byly dělány nějaké dopravní průzkumy. Zástupce oznamovatele uvedl, že na základě objednávky Ministerstva dopravy byla firmami Metroprojekt a UDI vypracována studie dopravní obsluhy Hl. m. Prahy a Pražského regionu, studie využitelnosti dopravy a prognóza rozvoje dopravy. Na základě požadavků a poptávky na veřejnou dopravu v Praze a okolí generované zájmem cestujících vzešla objednávka na počet vlaků a jejich intervaly. Oznamovatel ještě zpracoval ekonomickou studii s cílem ověření zda je záměr na tuto objednávku efektivní. Data ze studie dopravních průzkumů byla použita jako vstupní údaje pro proces posuzování. Projektant záměru ještě doplnil, že trať je nejvytíženější jednokolejnou tratí v České republice.

Další dotaz směřoval k zastávce Dlouhý Lán. V rámci posuzovaného záměru je řešena pouze podzemní část, nadzemní úpravy budou řešeny v samostatném projektu, poté až bude stanoveno urbanistické řešení lokality. K budoucímu technickému řešení stanice Dlouhý lán bude třeba, aby MŽP vydalo vyjádření, zda se jedná o významnou změnu ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (a bude nutné provedení hodnocení této změny) či nikoliv. Oznamovatel by tedy neměl žádat o vydání územního rozhodnutí k záměru, jehož součástí by bylo technické řešení nadzemní části zastávky Dlouhý Lán.

Další dotaz byl vznesen od obyvatele ulice Muchova k oznamovatelem rozeslané žádosti o předběžný souhlas k vyvlastňování soukromých pozemků (kde je plánován trvalý či dočasný zábor, příp. demolice za účelem realizace záměru) s tím, že tato lokalita nebyla oslovena a přestože obyvatelé vznesli oficiální písemný dotaz v této věci – nebylo jim ze strany oznamovatele zodpovězeno. Oznamovatel přislíbil, že věc bude řešit i pro tuto lokalitu.

Obyvatel rezidenční čtvrti Nová Liboc vznesl dotaz, zda by s ohledem na předpokládanou frekvenci průjezdu vlaku každé 3 minuty trať v této lokalitě nemohla být nějak zastřešena či zahloubena. Zástupce oznamovatele uvedl, že provoz na trati a jeho plánované zvýšení bylo avizováno již při stavbě rezidenční čtvrti a proto byla vybudována i stávající protihluková opatření. Zahloubení trati v tomto úseku není možné z technických důvodů (hydrogeologie lokality – blízkost rybníka, problém sklonů, atd.).

Obyvatelka Slavičkovy ulice požadovala vysvětlení důvodu, který vede oznamovatele k tomu, aby zahájil realizaci stavby z lokality Hradčanské. Zástupce oznamovatele vysvětlil, že s ohledem na stávající rozpracovanost záměru a stupeň poznání se jako nejvýhodnější jeví

odvoz maximálního možného množství vytěženého materiálu vlakem směrem na západ mimo město tak, aby tento materiál nemusel být dopravován nákladními automobily. Pokud by byl nalezen vhodnější způsob dopravy tohoto materiálu, může dojít v dalších fázích přípravy záměru ještě k upřesnění tohoto řešení.

Dále vystoupil opětovně zaměstnanec (mechanik) Letiště Praha s tím, že by MŽP nemělo odsouhlasit realizaci posuzovaného záměru tak, jak je předkládán, naopak by měla být podpořena a urychlena realizace metra resp. jeho prodloužení a z letiště by pak navazovala nová trať až na Kladno (a to v nejkratším možném spojení s tím, že není třeba využívat původní trasu trati).

Z dokumentů předkládaných v rámci procesu posuzování vyplývá, že modernizací trati dojde ke snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu. Následoval dotaz, zda tento závěr platí i mimo tunelovou část trati. Ze strany oznamovatele bylo zodpovězeno, že většina úseků v blízkosti zástavby má navrhovaný nějaký typ protihlukového opatření – zemní val, stěnu, ... Dále byla diskutována možnost vypuštění některých plánovaných zastávek a potřeba veřejné kolejové dopravy jako celku.

Dále bylo ze strany veřejnosti komentováno, že záměr vychází ze schváleného územního plánu, přičemž v lokalitě ulice U Prioru je v současné době prověřován možný posun o cca 10 m směrem dále od obytné výstavby a byl vznesen dotaz, zda tímto posunem zůstane zachován soulad s platným územním plánem. Ze strany oznamovatele bylo odpovězeno, že záměr je v územním plánu vymezen koridorem (určení využití území ne přesné umístění), ze kterého drobné odchylky v řádu metrů možné jsou. Na základě obdržení nesouhlasných vyjádření se oznamovatel snaží najít v daném místě nějaké optimalizované řešení - o případné změně budou dotčené strany informovány.

Obyvatelka ulice Rakovnická se dále zeptala, zda je počítáno s nějakým odhlučněním i pro fázi realizace trati – zejména pro odvoz vytěžené zeminy. Zpracovatelka hlukové studie uvedla, že jednoznačně bude období výstavby zatěžující pro okolí, nicméně se bude jednat o dočasný stav, pro který jsou stanoveny i vyšší hygienické limity. Ve stavebním řízení již budou zřejmé stavební postupy a dodavatelé stavby a bude možné s větší přesností spočítat předpokládané hlukové zatížení a realizovat tak případná opatření pro fázi výstavby.

Obyvatelka ulice Buštěhradská upozornila na nutnost koordinace posuzovaného záměru s plánovaným obchvatem Vítězného náměstí v Dejvicích. Zástupce oznamovatele k tomuto uvedl, že projekt obchvatu ještě není rozpracován do takové míry, aby mohlo být technicky a časově koordinováno realizační řešení.

Zástupce ORCO, Bubny Development s.r.o. uvedl, že společnost požaduje, aby v návrhu stanoviska příslušného orgánu byl požadavek na koordinaci jednotlivých objektů posuzovaného záměru s celkovým řešením nové zástavby lokality Bubny v dalších fázích projektových řízení, včetně zajištění odpovídající protihlukové ochrany. K tomuto požadavku zpracovatel posudku uvedl, že dle zpracované hlukové studie by u posuzovaného záměru nemělo docházet k překračování hlukových hygienických limitů, navíc několik podmínek návrhu stanoviska se týká řešení hlukové problematiky, zpracování podrobné hlukové studie a závěrečného ověření skutečným měřením v dalších fázích projektové přípravy záměru. Vznesenými požadavky společnosti se dále ještě bude zpracovatel posudku zabývat ve vypořádání připomínek k posudku záměru. Oznamovatel doplnil, že se společností ORCO je posuzovaný záměr průběžně projednáván a koordinován se záměrem zástavby lokality Bubny (tento projekt je však zatím ve stavu návrhu změny územního plánu). Zpracovatel dokumentace záměru dodal, že v rámci posuzovaného záměru jsou v hlukové studii hodnoceny vlivy záměrů, které již existují, či jsou v souladu s územním plánem v době pořizování této dokumentace.

Dále proběhlo ještě několik dalších vystoupení z řad veřejnosti. Uplatňované připomínky se týkaly již výše uvedených skutečností a dále hlukového zatížení především v noci, rentability kolejové dopravy v noci, zakrytí tubusu – zatravnění, prověřování technického řešení u ulice Pavlovská, řešení trasy v lokalitě ulice U Kolejí a Rakovnická, protihlukových opatření na trase a jejich ozelenění, atd. Na tyto připomínky bylo obratem odpovídáno.

Na závěr veřejného projednání (cca 20 hodin) Ing. Kateřina Špačková seznámila přítomné s dalšími kroky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které budou následovat bezprostředně po skončení veřejného projednání dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a konstatovala, že vlivy záměru byly projednány ze všech podstatných hledisek.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k tomuto záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Zapsala:

Ing. Kateřina Špačková
pověřená řízením veřejného projednání



Schválila:

Ing. Jaroslava Honová
ředitelka odboru posuzování vlivů na životní prostředí

