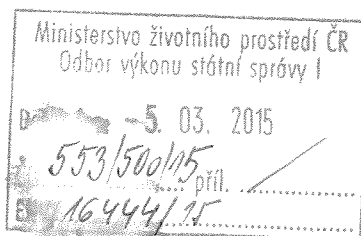


HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
RNDr. Jana Plamínková
Radní hlavního města Prahy



MIZPP00AT8LT



V Praze dne 4. března 2015
Č. j.: MHMP 230408/2015
Č. j.: 71/500/15, 2208/ENV/15

Vážený pane inženýre,

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy jako územně samosprávného celku dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k oznámení záměru OV1152 „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“.

S výše uvedeným záměrem souhlasíme s výhradou.

1. Z hlediska **ochrany přírody a krajiny** a z hlediska **městské zeleně** máme následující připomínky - v podkladech není doložen dendrologický průzkum, je pouze konstatován terénní průzkum z června 2014, chybí specifikace dřevin určených ke kácení. Posuzovaný záměr dvakrát kříží lokální biokoridory ÚSES – L4/255 vázaný na tok Rokytka a její bezprostřední okolí, druhý vázaný na lesnatý terén nad Rokytkou (L3/275). Křížení s biokoridorem na Rokytce je zajištěno novými mostními objekty. Do jiného prvku lokální, regionální nebo nadregionální úrovně nezasahuje. Trasa železnice prochází v úseku cca km 2, 38 až 2, 49 pozemky určenými k plnění funkce lesa (PUPFL) dle zákona č. 289/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Je žádoucí zajistit patřičné výsadby na svazích kolem nové koleje v místě křížení železnice s ÚSES. V oznámení byly zpracovány biologické průzkumy bezprostředního okolí trati. Při realizaci dojde k potenciálnímu dotčení několika zvláště chráněných živočišných druhů. Zatímco v případě ptáků není třeba přijímat žádná zvláštní opatření, v případě obou druhů obojživelníků (skokan zelený, ropucha obecná) bude nutno v následných fázích projektové přípravy věnovat zvýšenou pozornost umístění konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu, která je plánována přímo do Hořejšího rybníka. Stavba také protíná přírodní park Smetanka. Proto je uvažovaný záměr podmíněn souhlasným stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody, jímž je v tomto případě odbor životního prostředí MHMP. Opatření, která jsou v kapitole D. IV. navržena pro vyloučení či zmírnění negativních vlivů na životní prostředí, považujeme za správná a doporučujeme je zohlednit.

S pozdravem

RNDr. Jana Plamínková
radní hl. m. Prahy

Ministerstvo životního prostředí
Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10

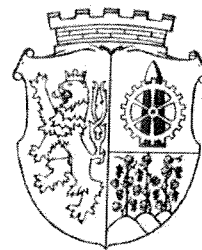


391/500/15, 1760/ENV/15

16.2.2015

Městská část Praha 9
Radní městské části

pro oblast životního prostředí a dopravy



V Praze dne 16.2.2015

PO9 0102 61/2015

**Věc: Vyjádření k oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o
posuzování vlivů stavby na životní prostředí, v platném znění
ke stavbě**

Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, Praha 9 a 10

Záměrem je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice vybudováním nové dvoukolejné trati s mimoúrovňovým křížením koridoru Praha – Kolín – Česká Třebová. V ŽST Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající nákladovou trať a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající jednokolejné trati Praha -Libeň a Praha-Malešice. Osobní doprava je vedena do ŽST Praha-Hlavní nádraží v centru, nákladní (a neveřejná) doprava je vedena přes ŽST Malešice a představuje z hlediska nákladové dopravy součást IV. tranzitního koridoru: státní hranice DB – Děčín – Praha – Horní Dvořiště/Č.Velenice – státní hranice OBB.

Městská část Praha 9 má k dokumentaci následující připomínky:

Jedná se o stavbu, která bude mít velmi negativní dopad jak při stavbě, tak při vlastním provozu. Při stavbě zatíží neúměrně příjezdové cesty včetně okolních nemovitostí otřesy, prachem hlukem i bezpečností. Úplně změni vzhled krajiny, modelaci terénu včetně odtokových poměrů a spodní vody. Vlastním provozem pak zvedne intenzitu hluku a množství prachu a to nejen na nádraží Libeň, kde už dnes přesahují povolené limity. Jedná se proto o stavbu, která je v těchto místech zcela nevhodná. Vzhledem k hustému osídlení okolí nádraží mohou České dráhy v budoucnu očekávat vleklé spory s okolními obyvateli. České dráhy by měly problém s nákladní dopravou řešit jinak a rozřazovací koleje z nádraží Libeň spíš odstranit než rozšiřovat.

Z hlediska dopravy:

- 1) Staveništní doprava: Jelikož půjde o poměrně rozsáhlou stavbu s dovozem značného množství materiálu a rozměrných prvků, obáváme se dopadů na provoz na pozemních komunikacích. Je tedy třeba, aby stavba byla zásobována zejména

prostřednictvím železnice. Dokumentace předpokládá poměr železniční/silniční dopravy 60%/40% s tím, že u silniční dopravy půjde o zemní práce a dodávku betonové směsi, u železniční pak o zemní práce a násypy. Obáváme se, že tento poměr bude pro pozemní komunikace neúnosný a silniční dopravu bude třeba redukovat pouze na betonáž (jenž sama o sobě bude s ohledem na mohutnost mostních pilířů velmi zatěžující). Příjezdy do lokality Za mosty jsou navrženy dva a to ulicí Pokorného – Čelákovická a následně po severním břehu Rokytky v trase panelové cesty šíře cca 3 m, užívané zejména k rekreačním účelům pěšími a cyklisty a dále Českobrodská – Za mosty (neobydlený úsek) – most (nutno ověřit únosnost) – panelová cesta – stavba. Odjezd pak není zcela zřejmý. V textu se uvádí, že odjezd bude pouze západním směrem přes most a zároveň se uvádí, že v případě jednosměrného vedení dopravy v úseku Čelákovická – stavba postačí zachování stávající panelové cesty bez jejího rozšíření, resp. že rozšíření na 6 m přichází do úvahy pouze při obousměrném provozu. Případný výjezd do ulice Čelákovická by znamenal průjezd ulicí Za mosty (Pokorného je jednosměrná), což je s ohledem na její rezidenční charakter a malou šíři zcela nereálné a navíc dokumentace jasně specifikuje, že v jednosměrném úseku ulice Za mosty nebude vedena staveništní doprava. Stejně tak je nereálné zobousměrnění ulice Pokorného, jenž má rezidenční charakter a její užití je možné pouze v omezeném rozsahu. Aby byly redukovány negativní dopady na obyvatele, trváme na maximální míře využití pro příjezd i odjezd trasy Českobrodská – Za mosty (neobydlená část) – most – panelová cesta - stavba. Využití ulice Pokorného připouštíme pro nadměrný náklad (údajně nelze použít druhou trasu) a to obousměrně (za asistence Policie ČR). Při odůvodněném požadavku na větší užití ulice Pokorného (při zachování jednosměrného provozu) by bylo nutno demontovat zpomalovací prahy a oddělit staveništní provoz v úseku Čelákovická – stavba od provozu chodců a cyklistů (pak se nabízí využít pro stavbu panelovou cestu a vedle vybudovat novou stezku pro pěší a cyklisty), ale s touto variantou nepočítáme. Do oblasti podchodu mezi ulicemi U Elektry a Mezitraťová je uvažován příjezd ulicí U Elektry, která má sice průmyslový charakter, avšak u křižovatky je polovina její šíře na soukromém pozemku majitele sousedního autosalonu, jenž má podél vozovky na svém pozemku umístěna nová vozidla a dále vozidla, čekající na servis. Užití této komunikace staveništní dopravou bude možné pouze v únosném množství a za podmínky striktního dodržení čištění vozidel před výjezdem ze stavby a zabezpečení nákladu proti spadu na komunikaci. V křižovatce ulic U Elektry x Poděbradská je potřeba počítat s kumulací staveništní dopravy více investorů (na jižní straně přestavba areálu Tesla, na severní straně více staveb) – nutno koordinovat z hlediska kapacity křižovatky. U posledního úseku stavby PD počítá s příjezdem ulicí U harfy (a zjevně odjezdem ulicí Čerpadlová, jelikož U harfy je jednosměrná). Obě ulice jsou poměrně těsně sevřeny zástavbou, z jedné strany bytovou. Užití těchto komunikací pro staveništní dopravu je tedy nevhodné. Staveništní dopravu po pozemních komunikacích je tedy v této lokalitě potřeba minimalizovat.

- Po dobu stavby je třeba zajistit funkčnost podchodu pod tratí mezi ulicemi U Elektry a Mezitraťová, dále provoz na komunikaci Za mosty (přemostěna) a na křížení ulice Mezitraťová x NN2951 x začátek cyklostezky A43 u Hořejšího rybníka (přemostění). V dokumentaci uvažované přepažení ulice Za mosty a její zobousměrnění po celou dobu trvání stavby (odhad celé stavby 2 roky) je neakceptovatelné. Pokud dojde k opravdu nezbytné potřebě, zamezí průjezdu touto ulicí, pak je přípustné pouze v řádu dnů, max. týdnů a to při zřízení výhyben pro zajištění míjení protijedoucích

vozidel. Uvažované uzavření cyklostezky A43 u Hořejšího rybníka při manipulaci s ocelovými konstrukcemi mostu je nežádoucí. Pokud nebude jiná možnost, je třeba omezení směřovat mimo cyklistickou sezonu, časově jej minimalizovat v řádu dnů a samozřejmě avizovat na vhodných místech (tj. minimálně u sjezdu na slepý konec ulice Nademlejská a u křížení A43 x A26).

Z hlediska zeleně:

Bude se jednat o poměrně velkou stavbu, která ovlivní obyvatele i přírodní ráz. Negativní vlivy se projeví především během výstavby, bude se jednat o neúměrné zatížení nákladní staveništní dopravou, hlukem, rozsáhlé kácení dřevin a vstup do biokoridorů. Trasa výstavby a rekonstrukce se změnit nedá, měl by se ale minimalizovat její vliv.

- Minimalizovat rozsah kácení dřevin lesních i mimolesních na nezbytně nutnou míru. Za kácené dřeviny provést náhradní výsadbu dle projektu sadových úprav včetně zajištění následné péče.
- U biokoridorů, a to i nefunkčních (navržených) zajistit prostupnost pro migrující živočichy.

Z hlediska územního plánu:

Technické a technologické řešení bylo navrženo:

- a/ ŽST Praha-Malešice prodloužení dvou dopravních kolejí na užitnou délku nejméně 650m pro možnost křižování dlouhých vlaků kontejnerové dopravy
- b/pro tento obvod v novém obvodu Hrdlořezy v km 2.807 nově odbočují dvě traťové koleje na dvoukolejný přesmyk tříkolejného traťového úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň
- c/mezi obvodem Hrdlořezy a ŽST Praha-Malešice zůstává jednokolejný úsek vč. průchodu dnešním malešickým tunelem
- d/zapojení dvoukolejného přesmyku do staničních kolejí ŽST Praha-Libeň s ponecháním jednokolejného spojení stávající trati z Praha-Malešice, obvod Hrdlořezy.

K tomuto řešení Městská část Praha 9 uvádí, že **nelze akceptovat citovaný záměr, že nákladová doprava bude vedena přes ŽST Praha Libeň – ŽST Malešice na rozhraní obytné a průmyslové části města bez výrazných opatření směřujících k omezení vlivu záměru na dotčené území. V zásadě máme za to, že nákladní železniční doprava nepatří do intravilánu města, obzvláště hlavního města, tedy, že železniční nákladní radiály by měly být směřovány mimo město (zastavěné aglomerace).**

Údaje o stávající a předpokládané intenzitě mezinárodní železniční dopravy na modernizované trati posuzovaného úseku nejsou zásadním způsobem relevantně doloženy.

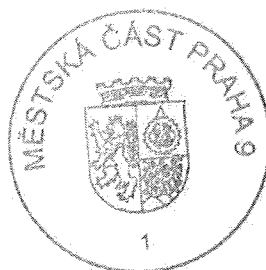
Stávající ŽST Libeň svým provozem a seřadištěm nákladové dopravy v nočních hodinách překračuje povolené hlukové limity ve vyšších podlažích bytové zástavby severně při ul. Poděbradská a Českomoravská (Měření hluku v mimopracovním prostředí Nádraží Praha – Libeň zprac. Laboratoří fyzikálních a chemických faktorů Liberec 05/2014). Pro snížení této hlukové zátěže z železnice byly zpracovány návrhy možných protihlukových opatření stavebního charakteru. Je zřejmé, že **pokud jsou dnes překračovány stávající hlukové limity bez zahrnutí záměru**, je jeho negativní hlukový přínos pro obytnou část MČ Praha 9 mezi staničením 1,300 až 2,249 km **neakceptovatelný**. Tato lokalita je dlouhodobě MČ Praha 9 připravována pro obytnou zástavbu. Přidáním nové koleje na estakádu, kdy dochází (od km 1,430) k výraznému zdvihu nivelety spolu s dvěma mostními objekty, lokálně navržené protihlukové clony výšky 2,5m nemohou potřebným způsobem omezit úroveň

nepříznivých účinků hluku. V těchto kritických úsecích je nutné zvážit vhodnou kapotáž traťového profilu, zejména při křižování vlaků kontejnerové dopravy. Nelze předjímat tempo modernizace zahraničního vozového parku na snížení hlučnosti brždění. Měření hluku nezahrnuje hlukovou zátěž z železniční dopravy na koridoru Praha – Kolín – Česká Třebová.

Městská část Praha 9 požaduje pokračovat v posuzování tohoto záměru podle zákona č.100/2001 Sb., v platném znění.

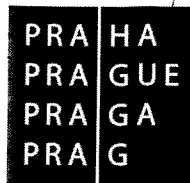


Tomáš Holeček



394/500/15, 11750/ENV/15

16.2.2015



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

FID

Ministerstvo životního prostředí
odbor výkonu státní správy I
Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10

Váš dopis zn.
71/500/15
2208/ENV/15

SZn.
S-MHMP-0059415/2015/1/OZP/VI

Vyřizuje/telefon
Mgr. Pacner/
236004322

Datum
16.02.2015

Věc: Vyjádření odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 6 odst. 6 a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon), k **oznámení** připravovaného záměru

Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“):

Ing. Radka Václavová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.vaclova@praha.eu
Záměr vyvolá zábor ZPF. Oznámení EIA je dostatečné.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Martin Hruška, tel.: 236 004 352, e-mail: martin.hruska@praha.eu

Posuzovaným záměrem je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice. Tohoto cíle bude dosaženo novou dvoukolejnou částí trati s mimoúrovňovým vykřížením s tratí Praha - Kolín. V železniční stanici Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající nákladovou skupinu a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající jednokolejné trati Praha-Libeň – Praha-Malešice. Modernizace železničních tratí a koridorů je ve veřejném zájmu. Poloha technického řešení respektuje jak navazující části železniční sítě, tak zejména platný Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, do nějž byly plochy pro předmětný záměr zapracovány změnou Z 2048/00. Posuzovaný záměr bude situován především na tělese dráhy a navazujících drážních pozemcích, jeho část se však nachází i ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a vyžádá si i trvalý a dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa

(PUPFL). Záměr předpokládá trvalý zábor PUPFL cca 3 617 m² a dočasný zábor PUPFL cca 8 436 m². Dle předložených mapových podkladů jsou záměrem přímo dotčeny tyto lesní pozemky: parc. č. 278/1 k. ú. Hrdlořezy, parc. č. 1804 a 1772/1 k. ú. Hloubětín. V dokumentaci pro územní řízení požadujeme specifikovat druhy a výměry záborů pro konkrétní lesní pozemky.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

Ing. Daniela Pelechová, tel.: 236 004 388, e-mail: daniela.pelechova@praha.eu

K oznámení připravovaného záměru máme tyto připomínky:

- 1) V odstavci B.5.4. v tabulce produkovaných odpadů doporučujeme uvést název odpadu podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a např. do závorky pak uvést, o jaký odpad se jedná.
- 2) V odstavci B.5.4.c. došlo zřejmě k překlepu – jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech. Dále je třeba aktualizovat celý následující text prvního odstavce tak, aby byl v souladu s platnou legislativou – ekonovelou zákona o odpadech.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Mgr. Eva Michálková, tel.: 236 004 251, e-mail: eva.michalkova@praha.eu

Předmětem předloženého oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. (EIA SERVIS s. r. o, U Malše 20, 370 01 České Budějovice, září 2014) je zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice. Oblast modernizace je vymezena železniční stanicí Praha-Libeň a místem, kde se trať směrem na Malešice kříží s ulicí Českobrodská. V úseku od 1,16 km do 2,67 km malešické trati bude vybudována nová dvoukolejná trať. Součástí stavby bude výstavba mimoúrovňového křížení nově budované trati a trati Kolín – Praha-Libeň. Dalším mostním objektem je přemostění trati přes Rokytku.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, se jedná o málo významnou stavbu, která bude mít jen zcela minimální vliv na kvalitu ovzduší. Dle předloženého oznámení budou hlavními zdroji znečištění ovzduší jednotlivá zařízení staveniště, pojezdy nákladních automobilů a stavebních strojů a dočasné deponie výkopového a stavebního materiálu v době výstavby. Imisní příspěvky stavby nepovedou k překročení imisních limitů v dané oblasti.

Správní orgán ochrany ovzduší považuje předložené oznámení za dostatečné a nepožaduje pokračování v dalším stupni procesu podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Radka Václavová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.vaclova@praha.eu

Záměr uvažuje výstavbu nové dvojkolejné části trati mezi stanicemi Praha – Libeň a Praha – Malešice. Trasa nové tratě vede přes přírodní park Smetanka a bezprostředně se také dotýká

významných krajinných prvků ustanovených v § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – lesů, vodního toku Rokytka a Hořejšího rybníka. Podle oznámení zpracovaného IKP Consulting Engineers, s.r.o. v 09/2014 budou záměrem dotčeny i zvláště chráněné druhy živočichů, dále dojde ke kácení 350 – 450 ks stromů rostoucích mimo les a odstraněno bude i 1800 – 2000 m² křovin. Z těchto důvodů požadujeme oznámení doplnit o následující podklady:

1. Přírodovědný průzkum podle náležitostí uvedených v metodickém návodu upřesňujícím postup provádění biologického hodnocení a jeho obsah ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
2. Dendrologický posudek s přesným zakreslením dřevin, které budou káceny na břehu Hořejšího rybníka.
3. Detailnější situaci záměru z Přílohy č.1 oznámení s přesným zakreslením „dočasné konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu“, která bude umístěna do Hořejšího rybníka.
4. Doplnění informace, na jak dlouho bude umístěna „dočasná konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu“.

6. Z hlediska myslivosti:

Ing. Martin Hruška, tel.: 236 004 352, e-mail: martin.hruska@praha.eu
K předloženému záměru nemáme připomínky.

7. Z hlediska ochrany vod:

Bc. Daniela Rosinová, DiS., tel.: 236 004 252, e-mail: daniela.rosinova@praha.eu

Záměrem je vybudování nové dvoukolejné trati mezi stanicemi Praha – Libeň a Praha – Malešice za účelem zvýšení kapacity.

Odvodnění trati bude realizováno v různých úsecích několika způsoby: trativody napojené do stávající šachty svodného potrubí, rubová drenáž a rigol s vyústěním do vsakovacího objektu, nezpevněný příkop vyústěný do bezodtoké deprese, částečně vsakovací příkopy, kanalizace, otevřený betonový žlab s napojením do stávajícího silničního propustku.

V místech výhybek lze očekávat výskyt zemin znečištěných ropnými látkami, které bude nutné odtěžit a likvidovat jako nebezpečný odpad.

V rámci provádění stavby dojde k dotčení drobného vodního toku Rokytka a Hořejšího rybníka. V prostoru Hořejšího rybníka bude dočasně umístěna stavební konstrukce pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici. Při zakládání mostu přes Rokytku je doporučeno sledovat hladinu podzemní vody ve vytipované studni označené ST-9. Z důvodu založení mostního pilíře pod hladinou podzemní vody bude dočasně hladina podzemní vody obnažena.

Upozornění:

- Při provádění stavby je nutné dodržet doporučení ze závěru průzkumu kontaminace „Posouzení míry znečištění zemin pražcového podloží, Praha Libeň - Malešice, I. stavba, průzkum“, který zpracovala v březnu 2014 společnost GeoTec – GS, a.s.
- Při provádění stavby je nutné dodržet doporučení uvedená v závěru hydrogeologického posudku „Hydrogeologické posouzení vlivů plánované modernizace železniční trati na režim a jakost podzemních vod“ zpracovaného v září 2014 odpovědný řešitel RNDr. Ivan Koroš, odborná způsobilost v hydrogeologii a environmentální geologii.
- Pro provádění úseků stavby, které zasahují nebo se dotýkají podzemních a povrchových vod (Rokytká, Hořejší rybník – zakládání mostů), je nutné zpracovat plán opatření pro případ havárie dle ust. § 39 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., a předložit jej ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu (OZP MHMP). Havarijní plán bude svou strukturou a obsahem splňovat požadavky vyhl. č. 450/2005 Sb. (ust. § 5 ve spojení s ut. § 6 odst. 3 vyhl.). Součástí havarijního plánu musí být navržená opatření při provádění stavby, která zabrání nebo minimalizují možnost kontaminace povrchových nebo podzemních vod.

K předloženému záměru nemá zásadní připomínky.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí

- otisk úředního razítka -



63 82/ENV/15
OVSP I

STEJNOPIS

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor výkonu státní správy I
Došlo dne: -3. 02. 2015
Čís. 266/800/15 příl.
ENV/

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10

Sp.zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
S-MHMP 59419/2015	MHMP-130546/2015/ODA-O4/Ma	Ing. Malý/4224	27.1.2015

Věc:

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – zahájení zjišťovacího řízení k záměru zařazenému v kategorii I, záměr „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice“ – vyjádření.

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravních agend, jako dotčený správní úřad ve smyslu § 6 odst 7 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a zároveň jako dotčený orgán státní správy ve smyslu ustanovení § 136 zák.č.500/2004 Sb., správní řád zasílá následující vyjádření:

Vzhledem k tomu, že předkládaný záměr „**Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice**“ je v souladu s platným územním plánem a respektuje současné vedení technické infrastruktury, nemáme k zaslané dokumentaci (zhotovitel IKP Consulting Engineers, s.r.o. v 09/2014) žádné připomínky.

Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend
v.z. Ing. Miroslav Rajchart v.r.

Za správnost vyhotovení
Ing. Ladislav Malý

Na vědomí :
ODA-O4 sektor 10, Ma

236 / 500 / 15, 7109/ENV/15

30. 1. 2015

Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 404/12, Praha 1 * tel.: 296 336 700 * podatelna@hygpraha.cz * ID: zpqi2i

Ministerstvo životního prostředí

RNDr. Hrušková

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Naše č.j.: HSHMP 01684/2015

Sp. značka: S-HSHMP 01684/2015

Vyřizuje: Ing. Herbrychová

V Praze dne: 23.1.2015

Zahájení zjišťovacího řízení záměru – „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ – vyjádření

Dopisem ze dne 13.2.2015, který byl na HSHMP doručen dne 14.2.2015, jste požádali Hygienickou stanici hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) o vyjádření k oznámení o zahájení zjišťovacího řízení záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“, zpracované podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Oznámení záměru zpracovala firma EIA servis s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, v září 2014 pod číslem projektu 113254. HSHMP obdržela soupravu 10. Posuzovaným záměrem je **Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba**. Účelem stavby je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice. Tohoto cíle bude dosaženo novou dvoukolejnou částí trati s mimoúrovňovým vykřížením s tratí Praha – Kolín. V ŽST Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající nákladovou skupinu a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající jednokolejné trati Praha-Libeň – Praha-Malešice.

Předmětný záměr zajišťuje napojení kombinovaného terminálu železniční a silniční dopravy v Praze Uhřetěvsi (jediný ve středních Čechách zařazený do sítě TEN-T) přes přechod Děčín/BadSchandau na severomořské přístavy. Případná nerealizace záměru by měla za následek ukončení kombinované přepravy v jiném, severnějším terminálu (Dresden, Lovosice, Mělník) s dopadem na větší podíl silničních přeprav z celkové přepravní vzdálenosti. Záměr je řešen invariantně.

Stavba začíná v běchovickém zhlaví ŽST Praha Libeň a končí ve směru do Malešic přibližně v místě křížení trati s Českobrodskou ulicí, další úpravy jsou v ŽST Praha-Malešice (posun tří výhybek a zvětšení užitné délky kolejí). Stávající kolej zůstane zachována a po přesunutí nákladní železniční dopravy na novou kolej bude využívána osobními soupravami.

Předpokládaná doba výstavby je 2 roky, realizací záměru dojde ke zvýšení kapacity z 39 na 62 nákladních vlaků a z 9 osobních vlaků na konečných 40.

Po prostudování předloženého oznámení HSHMP konstatuje následující:

Hluk

Zpracovatelem hlukové studie je Naturchem, s.r.o., Ledčská 3015 580 01 Havlíčkův Brod, provozovna Rudolfovská 57, 370 01 České Budějovice. Hluková studie vyhodnocuje hlukové zatížení území z provozu železniční dopravy na stávající trati (vč. dopravy na kolejích, které

nejdou součástí stavby) a po realizaci záměru, vč. předpokládaného nárůstu intenzit. Ve studii jsou dále navrženy protihlukové stěny. Referenční výpočet byl proveden také pro rok 2000, a to z důvodu aplikovatelnosti korekce pro starou hlukovou zátěž.

Výpočtové body 1 a 2 a 14 a 15 splňují podmínky pro přiznání korekce staré hlukové zátěže dle přílohy 3 část A nařízení vlády 272/2011 Sb. (zachování směrového a výškového vedení trati a zároveň nenavýšení hlukové expozice). Pro ostatní výpočtové body platí hygienické limity korigované dle výše citovaného nařízení vlády na hluk z železniční dopravy s ohledem na polohu uvnitř nebo vně ochranného pásma dráhy.

Z hlukové studie vyplývá, že po realizaci navržených protihlukových stěn by měly být ve všech výpočtových bodech dodrženy hygienické limity, nicméně v některých případech nejsou vypočtené hodnoty o mnoho nižší než hodnoty příslušných hygienických limitů hluku.

Z předloženého záměru není zřejmé, jaký vliv bude mít realizace stavby na stávající **rozřazovací nádraží Praha – Libeň** – zda nová stavba umožní navýšení kapacity stávajícího provozu (stacionárního zdroje hluku) nebo zda nebude mít na provoz rozřazovacího nádraží žádný vliv. Vzhledem ke stávající problematické situaci s **hlukem vznikajícím v souvislosti s rozřazováním nákladních vlaků v žst. Praha – Libeň** je pro HSHMP tato informace v současné době **zásadní**.

Hodnocení vlivu záměru na veřejné zdraví (HRA)

Studii zpracovala Mgr. Pavla Dušková, EIA servis s.r.o., hodnoceny jsou především hluk a vibrace z provozu záměru. Ze studie HRA vyplývá, že po realizaci záměru dojde z hlediska vlivu hluku na veřejné zdraví ke zlepšení situace v porovnání se současným stavem. Změny v hlukové situaci jsou akceptovatelné.

Závěr:

HS HMP požaduje doplnit kapitolu D.IV. (Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí) o návrh opatření pro minimalizaci negativního vlivu azbestu (z přirozeného výskytu v kamenivu, které bude použito na stavbu). Musí být doložen původ materiálu a také, že použitý materiál není zdrojem případné kontaminace prostředí.

Dojde-li vlivem realizace stavby k vyššímu zatížení rozřazovacího nádraží v Praze-Libni (nárůstu vlakotvorných prací), zejména v noční době, je nutné posoudit záměr i v tomto kontextu a předložené oznámení dopracovat. Nebude-li mít stavba na kapacitní využití rozřazovacího nádraží vliv, pak je – v případě realizace protihlukových stěn – z hlediska zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví na základě ustanovení zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, v platném znění, záměr akceptovatelný a oznámení může nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Ing. Jarmila Herbrychová
vedoucí oddělení územního plánu
podpis zaručeným elektronickým podpisem

„otisk úředního razítka“

204/500/15, 5794/ENV/15

26. 1. 2015



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Oblastní inspektorát Praha

Sekretariát ředitele inspektorátu
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč
tel.: 233 066 101, fax: 233 066 103
e-mail: mladonicky_pavel@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
ID datové schránky: 4dkdzty
IČ: 416 93 205

Ministerstvo životního prostředí
OVSS I

Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10

Váš dopis značky / ze dne

71/500/15, 2208/ENV/15
ze dne 13. 1. 2015

Číslo jednací

ČIŽP/41/IPP/1500783.001/15/PVZ

Vyřizuje / linka

Zelenka / 6109

Místo a datum

Praha, 26. 1. 2015

Věc: Zahájení zjišťovacího řízení záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000, IČ: 709 94 234. Záměr spadá do kategorie I bod 9.1 „Novostavby železničních drah delší 1 km“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Kód záměru je OV1152.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k oznámení záměru. K němu vydáváme následující komplexní stanovisko:

Oddělení odpadového hospodářství:

K předloženému oznámení výše uvedeného záměru, nemáme z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném a účinném znění, žádné připomínky.

Vyřizuje: Ing. Tomek

Oddělení ochrany vod:

K předložené dokumentaci nemáme připomínky.

Vyřizuje: Ing. Náse

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Soušek

Oddělení ochrany přírody:

K předložené dokumentaci máme z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., následující připomínky:

V předložené dokumentaci je uvedeno, že nebyl zaznamenán přirozený výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a bezobratlých živočichů. Proto upozorňujeme, že dle ustanovení § 49 a § 50 jsou chráněny nejen přirozená sídla a biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, ale i umělá sídla a biotopy. Pro jakýkoliv zásah do přirozených i umělých sídel

a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je třeba výjimka dle ustanovení § 56 téhož zákona, kterou vydá příslušný orgán ochrany přírody, v jehož kompetenci je též stanovení kompenzačních opatření zásahu a podmínek pro jeho realizaci.

Vyřizuje: Mgr. Náseová

Oddělení ochrany lesa:

Z hlediska zákona č. 282/1991 Sb., o České inspekci životního prostředí a její působnosti v ochraně lesa, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, v platném a úplném znění (lesní zákon), nemáme k předloženému oznámení záměru připomínky.

Vyřizuje: Ing. Hřebačka

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky. Z pohledu inspekce lze považovat předložené oznámení za dokumentaci podle zákona č. 100/2001 Sb.

Jan
Svoboda

Digitálně podepsal Jan Svoboda
DN: c=CZ, o=Česká inspekce
životního prostředí [IČ 41693205],
ou=ČIŽP - OI Praha, ou=5170,
cn=Jan Svoboda,
serialNumber=P170824,
title=Ředitel oblastního
inspektorátu
Datum: 2015.01.26 09:59:01
+01'00'

Mgr. Jan Svoboda
ředitel ČIŽP OI Praha



MIZPP00PC9EN

POVODÍ VLTAVY

POVODÍ VLTAVY,
státní podnik
ZÁVOD DOLNÍ VLTAVA
GRAFICKÁ 36
150 21 PRAHA 5TEL.: 257 099 111
FAX: 257 31 35 22BANKOVNÍ SPOJENÍ:
KB PRAHA 5, č.ú.: 316 32 - 051/0100MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
P

Došlo dne/ čas přijetí: - 4 - 02 - 2015

Počet listů:
Příloh:

Číslo jednací: 8625 / ENV
 Odbor výkonu státní správy I
 Došlo dne: - 5. 02. 2015
 Čís. 302/500/15
 ENV/ 8625 / 15

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE

NAŠE ZNAČKA
2476/2015-263VYŘIZUJE/LINKA
Ing. Soňa Hašková/226
sona.haskova@pvl.czDATUM
27.1.2015

P r a h a 9, 10 – Libeň, Vysočany, Hloubětín, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice, č.h.p. 1-12-01-0350-0-00, 1-12-01-0200-0-00 „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“ - stanovisko správce povodí

Dopisem ze dne 13.1.2015 jste nám předložili dokumentaci o posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů – zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“.

Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1
 Projektant : IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, Praha 7
 Posuzovaným záměrem je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha – Libeň a Praha – Malešice. PD řeší položení nové dvoukolejné trati s mimoúrovňovým vykřížením s tratí Praha – Kolín. Stavba začíná v běchovickém zhlaví ŽST Praha Libeň a končí ve směru do Malešic v místě křížení trati s Českobrodskou ulicí. V rámci posuzovaného záměru jsou navrženy 2 mostní objekty přes Rokytka (km 2,212 a 2,254) s délkou přemostění celkem 634,8 m.
 Odtok dešťových vod ze staveniště bude řešen do odvodňovacích zařízení – dešťové kanalizace, vsakovacích zařízení a retenčních průlehlů.

Na základě ustanovení § 54 odst. 4 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 432/2001 Sb., o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního úřadu, ve znění pozdějších předpisů vydává organizace Povodí Vltavy, státní podnik, jako příslušný správce povodí v dílčím povodí Dolní Vltavy k předložené projektové dokumentaci (předloženému záměru) následující

stanovisko

Z hlediska zájmů daných Plánem hlavních povodí ČR, nařízením vlády č. 262/2007 Sb., Plánem oblasti povodí Dolní Vltavy a nařízením Hlavního města Prahy č. 12/2010 (ustanovení § 24 a § 26 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů) je uvedený záměr možný.

Z hlediska dalších zájmů daných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) máme k dokumentaci EIA následující připomínky :

1) V záplavovém území nesmí být skladován stavební materiál a látky, které by mohly způsobit ohrožení jakosti vody nebo její znečištění. Mechanizační prostředky budou zajištěny odpovídajícím způsobem před úkapy olejů a ropných látek.

2) Do stavebního povolení uveďte jméno kontaktní osoby odpovědné za zajištění stavby pro případ jejího ohrožení povodní.

3) Likvidací srážkových vod nesmí dojít k podmáčení okolních pozemků a objektů a ke znečištění povrchových a podzemních vod. Hydrogeologickým posudkem doložte (stavebnímu úřadu) dostatečnou kapacitu vsakovacího zařízení. Dno zasakovacího tělesa bude ukončeno 1 m nad HPV. Zasakováním nesmí být ovlivněny hydrogeologické poměry na okolních pozemcích (tj. nesmí dojít k negativnímu ovlivnění případných vodních zdrojů).

4) Povodí Vltavy, státní podnik není správcem Rokytky v tomto úseku, stavební práce v blízkosti toku projednejte s Odborem městské zeleně a odpadového hospodářství MHMP.

5) Pro stavbu bude vypracován (dle zákona č. 254/2001 Sb., § 71 odst. 4) povodňový plán a podle ustanovení § 39 odst.(2) zákona č.254/2001 Sb. o vodách, plán havarijních opatření pro případ havárie. Havarijní plán schvaluje příslušný vodoprávní úřad, může-li havárie ovlivnit vodní tok, projedná jej uživatel závadných látek před předložením ke schválení s příslušným správcem vodního toku, kterému také předá jedno jeho vyhotovení.

6) Vodoprávnímu (stavebnímu) úřadu předložíte k posouzení průzkum kontaminace horninového prostředí, týkající se dekontaminace zemin znečištěných závadnými látkami - návrh sanačních prací a způsob likvidace kontaminované zeminy.

S odpady z bourací činnosti bude nakládáno v souladu s platnými předpisy dle příslušného zatřídění odpadového materiálu.

Toto stanovisko správce povodí platí dva roky ode dne jeho vydání.

V příloze Vám vracíme zaslanou projektovou dokumentaci.



Povodí Vltavy,

státní podnik

závod Dolní Vltava 22

Grafická 36, 150 21 Praha 5

Ing. Markéta Komárková
vedoucí provozního střediska
Vltava – vodní cesta

Na vědomí :
spis

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

ředitel odboru ochrany ovzduší



MZPRSHODEB5Y

2272/ENV/15

73/780/15

(odpověď pod stejným čj.)

74/500/15

Vnitřní sdělení

Vyřizuje: **Renáta Škopková**

Datum: 14.1.2015

Adresát:

Ing. Miloslav Kuklík

Útvar:

ředitel odboru výkonu státní správy I
500 - Odbor výkonu státní správy I

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění
pozdějších předpisů - zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Modernizace traťového
úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“

Vážený pane řediteli,

k předloženému oznámení o vlivech záměru "Modernizace traťového úseku
Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba" na životní prostředí Vám z hlediska ochrany
ovzduší sděluji následující.

Předmětem záměru je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi ŽST
Praha-Libeň a ŽST Praha-Malešice v celkové délce 1,997 km. Tohoto cíle bude
dosaženo novou dvoukolejnou částí trati s mimoúrovňovým vykřížením s tratí
Praha-Kolín. V ŽST Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající
nákladovou skupinu a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající
jednokolejné trati Praha-Libeň - Praha-Malešice. Stavba začíná v km 0,859 v
běchovickém zhlaví ŽST Praha Libeň a končí ve směru do Malešic přibližně v místě
křížení trati s Českobrodskou ulicí v km 2,856, další úpravy jsou v ŽST Malešice
(posun výhybek a zvětšení užité délky kolejí). V rámci posuzovaného záměru jsou
navrženy celkem tři mostní objekty (km 1,937, km 2,212 a km 2,524).

Kvalita ovzduší bude v předmětné lokalitě ovlivněna především po dobu realizace
záměru, neboť modernizovaný úsek trati Praha-Libeň - Praha-Malešice je
obsluhován vlakovými soupravami s elektrickou trakcí. Vzhledem k časově
omezenému působení zvýšených koncentrací suspendovaných částic PM10
považujeme záměr z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný za předpokladu,
že budou striktně dodržována opatření ke snižování prašnosti během fáze výstavby
záměru (viz opatření uvedená v oznámení v kapitole "D.IV. - Charakteristika opatření
k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní
prostředí").

S pozdravem

Ing. Jan Kužel



MZPZCHPI4UAF

2272/ENV/15

78/740/15

(odpověď pod stejným čj.)

74/500/15

Vnitřní sdělení

Vyřizuje: **Zuzana Cahlíková**
Datum: **27.1.2015**

Adresát:

Ing. Miloslav Kuklík

Útvar:

ředitel odboru výkonu státní správy I
500 - Odbor výkonu státní správy I

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění
pozdějších předpisů - zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Modernizace traťového
úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“

Vážený pane řediteli,

k předloženému oznámení o vlivech záměru "Modernizace traťového úseku
Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba" na životní prostředí Vám sděluji, že záměr
považuji z hlediska ochrany vod za přijatelný za následujících předpokladů:

- 1) bude vypracován návrh protierozních opatření pro období stavby, a to z toho
důvodu, že v případě přívalových srážek hrozí nebezpečí erozního odnosu velkého
množství půdních částic a významné zakalení vodotečí,
- 2) bude vypracován návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných a
jiných látek na staveništi, dále bude vypracován havarijní plán, který by zamezil
rozšíření případné kontaminace do podzemních vod a povrchových vod řeky Rokytka
a Hořejšího rybníka,
- 3) během zakládání mostu přes Rokytku v km 2,500 bude sledována úroveň hladiny
podzemní vody pro vyloučení možného ovlivnění podzemních vod.

S pozdravem

Ing. Josef Nistler

Na vědomí:

Ing. Petr Slezák



MZPMHHOGZ5P5

2272/ENV/15

177/720/15

(odpověď pod stejným čj.)

74/500/15

Vnitřní sdělení

Vyřizuje: **Martin Harák**

Datum: **23.1.2015**

Adresát:

Ing. Miloslav Kuklík

Útvar:

ředitel odboru výkonu státní správy I
500 - Odbor výkonu státní správy I

Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění
pozdějších předpisů - zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Modernizace traťového
úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“

Vážený pane řediteli,

k dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ uplatňuje odbor odpadů následující připomínky.
V první řadě je potřeba celý dokument B.5. Odpadového hospodářství aktualizovat dle aktuální platné legislativy. V dokumentaci je v kapitole B.5.2. PLATNÁ LEGISLATIVA uvedeno nařízení vlády o Plánu odpadového hospodářství České republiky č. 197/2003 Sb., které je již nahrazeno novým nařízením vlády č. 352/2014 Sb. o Plánu odpadového hospodářství České republiky. Dále pak vyhláška č. 95/2006 Sb. byla zrušena vyhláškou č. 124/2006 Sb., kterou se stanoví seznam odpadů, na které se vztahuje postup podle § 55 odst. 2 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. V kapitole B.5.3.b. je v odstavci VYUŽÍVÁNÍ ODPADU NA POVRCHU TERÉNU - KONCENTRACE ŠKODLIVIN chybně uveden Věstník MŽP č. 2/201, který má správný název Věstník MŽP č. 2/2011. V odstavci „DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ NAKLÁDÁNÍ S ODPADY“ je uveden termín „likvidátora odpadu“, na místo toho je třeba použít „společnosti oprávněné k odstraňování odpadu“. V kapitole B.5.4. MNOŽSTVÍ VYZÍSKANÝCH MATERIÁLŮ A MOŽNOSTI JEJICH VYUŽITÍ NEBO ODSTRANĚNÍ a v dokumentu „5b Odpadové hospodářství Tabulka odpadu“ jsou u kódů odpadů uvedeny jiné názvy, než pod kterými jsou uvedeny podle vyhlášky č. 381/2001 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů. V kapitole B.5.4.c. Výkopová zemina je uveden zákon „158/2001 Sb.“, který má správné označení „185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů“. Dále je tentýž odstavec věnován výjimce podle § 2, odst. 1, písmeno j. Písmeno j bylo v zákoně č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů zrušeno.

S pozdravem

Ing. Jaromír Manhart

Na vědomí:

Ing. Petr Slezák

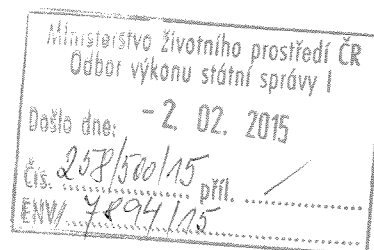


MIZPP00ATC20

HRDLOŘEZSKÁ ZVONIČKA o.s.

Sídlo: Hrdlořezská 357/16, 190 00 Praha 9

IČO: 28554060

**Ministerstvo životního prostředí
OVSS I****RNDr. Jana Plamínková
Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10**

Praha, 28.1.2015

Věc: námítky k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice – I.etapa

1. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?
 - a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“ (viz. Hluková studie str. 4). Příložená tabulka, (viz. příloha Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, str. 12) uvádí následující:

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní den	nákladní noc	osobní den	Osobní Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Podle této tabulky dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vroste nepatrně. Jak vysvětlit rozpor mezi deklarovaný záměrem projektu a odhadovanou intenzitou budoucí dopravy? Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně. Tady jistě není důvod k přidání další koleje. Naopak vlaky osobní by měly jezdit 4 x častěji, nárůst z 8 na 32 vlaků denně. Jedná se tedy o jinou návaznost?

b) Nutnost rozšíření?

Z tabulky č. 5 vyplývá, že během dne, kdy je doprava vyšší, projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav. Trať bude směrem do Malešic rozšířena v délce cca 1km. Z údajů vyplývá, že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. (a to i v případě, že vlak jeden rychlostí 20km/hod).

c) Efektivita rozšíření

Trojkoľná trať se navíc po cca 1000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedených po třech kolejích. K čemu tedy takové rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? Vytvořený „trychtýř“ dopravu zrychlí jen částečně, množství vlaků bude vždy limitováno nejužším místem. Viz. Hluková studie str. 6 “Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň – Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odbočce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.” Výsledkem bude brždění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hluchnost.

2. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
- b) Při realizaci bude dle přiložené dokumentace odstraněno 3457 tun stromů a keřů!! Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby.
- c) Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno.
- d) Také Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se stavebním záměrem Českých drah. Stavba mostu vysokého více než 16 metrů jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci hlavního města Prahy i MČ Praha 9.

3. Zatížení území starých Hrdlořez během stavebních prací

- a) Lokalita starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžována hlukem a stavebním ruchem. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese. Stavební práce budou velmi náročné a jistě potrvají více než jeden rok.
- b) Oblast bude zatížena dopravní obsluhou stavby nejen z hlediska hluku, ale i výfukových plynů. Bude potřeba odvézt 80 000 tun odpadu = 12 000 jízd s nákladním autem jen na odvoz odpadu (bez jízd za účelem dovozu materiálu atd.)

4. Nedostatky v dokumentaci:

- a) V dokumentaci postrádáme informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil.
- b) Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení.

5. Nedostatky Hluková studie

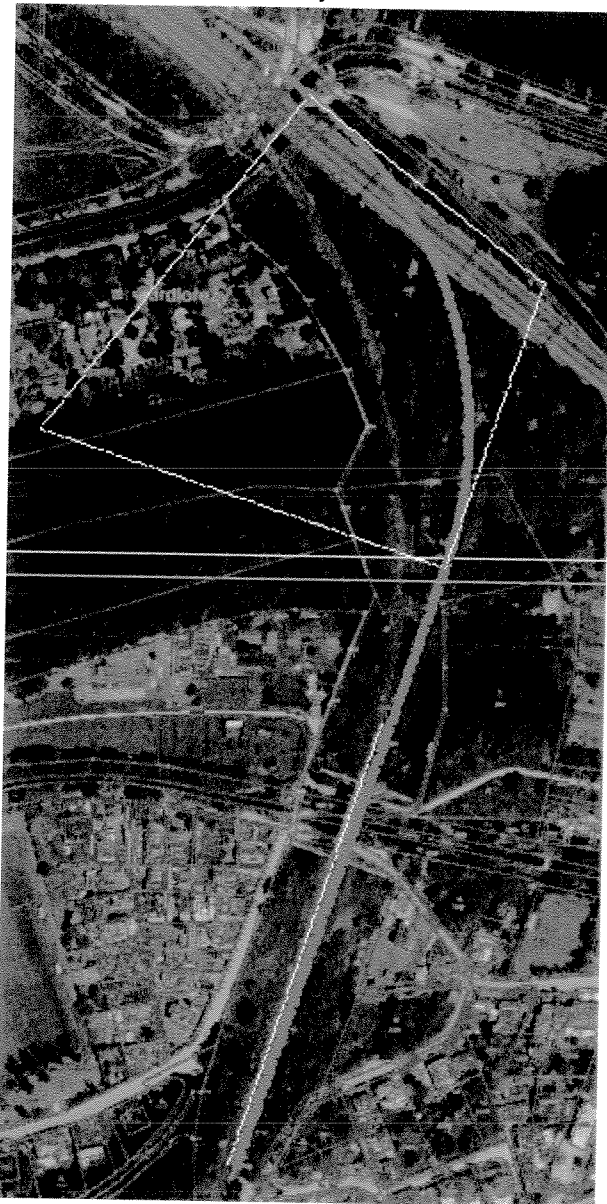
- a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící
Str. 14 “Za pozitivum záměru, co do vlivu na relativní snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, respektive výstavba nového železničního spodku a svršku na nové trati, kdy bude vyměněn železniční svršek za nový” – ano, nova výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zůstává v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit.
- b) “Rovněž dalším pozitivem vedoucím ke snížení hlukové expozice v případě předkládaného záměru je výhledové použití nových vlakových souprav opatřenými již kotoučovými brzdami, oproti stávajícím soupravám, které jsou vesměs vybaveny doposud špalkovými brzdami.” – tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku, i kdyby se nestavěl nový most. Takové vlaky budou tišší všude. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. Nevypovídá to o konkrétní situaci, nespočívá to s realizovaným záměrem.

- c) Výše uvedená tabulka: *Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru* uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud byla studie počítána podle této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní) budou hodnoty hluku jistě vyšší.

6) Návrh na jiný způsob realizace:

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice? Proč se nerealizuje šetrnější varianta vedení trati tunelem, viz. obr. níže.

Jednou z variant, která se nabízí, je vedení trati



tunelem.

Z výše uvedených důvodů považuje naše občanské sdružení navržené řešení za nevhodné a nesouhlasíme s ním. Doporučujeme je znovu přezkoumat a pokusit se je upravit podle našich námitek.


HRDLŮŘEZSKÁ ZVONÍČKA o.s.
Hrdlořežská 357/16, 190 00 Praha 9
IČO: 28554060

Ing. Radmila Gočová



MIZPP00ATBM3

Ministerstvo životního prostředí ČR	
Odbor výkonu státní správy I	
Došlo dne:	- 3. 02. 2015
Čís. 286/500/15	příl. /
ENV/ 8493/15	

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

Praha 10, 100 10

V Praze dne 28. 1. 2015

Vyjádření k oznámení záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“, kód záměru:OV1152

Na úřední desce bylo zveřejněno oznámení k záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“. Podáváme tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“ (dále jen „záměr“) následující:

Nesouhlasné vyjádření

Požadujeme, aby proběhl plnohodnotný proces EIA a byla vypracována veškerá dokumentace, kde bude záměr podrobně posouzen. Vzhledem k tomu, že se dle vizualizací zcela zřejmě nejedná o rekonstrukci stávající dopravní infrastruktury (například stavba zcela nového přemostění nijak nesouvisějícího se stávající mostní konstrukcí) požadujeme přehodnocení celého procesu schvalování stavebního záměru.

Jsme občanské sdružení, jehož posláním je mimo jiné ochrana přírody a krajiny, a zabýváme se ochranou životního prostředí v naší části města.

Spatřujeme zejména následující problémy:

- Neopodstatněný zásah do biotopu v blízkosti CHKO.
- Ohrožení vzácných druhů živočichů nevyjmenovaných ve studii pro EIA.
- Nevyužití stávající infrastruktury – rekonstrukce stávajícího přemostění (není popsána a zhodnocena tato varianta).
- Zhoršení současného stavu zatížení životního prostředí.
- Neúměrné zatížení okolí po dobu stavby – nedostatečná dopravní infrastruktura.
- Naprosto neřešené odhlučnění nové stavby s násobně vyšší přepravní kapacitou – neexistence protihlukových bariér.
- Nekoncepční stavební záměr bez jasných a zřejmých přínosů – propustnost trati bude vyšší ale stále omezena navazující stavbou.
- Neřešené odvodnění stavby s možným dopadem na zvýšení zátěže životního prostředí v biotopu Rokytky.
- Nevyřešené majetkové vztahy ke všem nemovitostem, které budou dotčeny stavbou.

Požadujeme vypracování potřebných odborných studií (detailní přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením), zvláště s ohledem na zde se vyskytující druhy rostlin a živočichů s návrhem na eliminační a kompenzační opatření. Dále pak požadujeme vypracování studie ekonomických přínosů stavby pro dopravní infrastrukturu (studii ekonomických přínosů s hodnocením všech variant včetně nulové). Dále požadujeme vypracování hlukové studie s vyhodnocením dopadu na okolí při využití stávajících dopravních prostředků, zejména pak při využití stávajících technických prostředků pro

nákladní přepravu, dojde k násobně většímu využití trati pro nákladní i osobní přepravu (trat může být odhlučněna, ale samotné vlaky žádnou modernizací neprojdou a budou nadále stejně hlučné).

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům jsme přesvědčeni, že není možné k záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat zejména pak z pohledu naprosté nekonceptnosti záměru, který v takto izolované variantě provedení nemá praktický žádné přínosy a generuje pouze negativní dopad na okolí.

Ing. Robert Fialka, MBA; Michal Škvára; Renata Škvárová

Občanského sdružení Kolonie

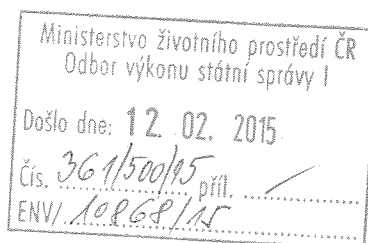
IČ: 228 229 33

Klenová 997/1, Praha 9, 190 00



MIZPP00ATASG

Ministerstvo životního prostředí
OVSS I
RNDr. Jana Plamínková
Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10



V Praze, dne 10.2.2015

Věc: Modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice, I. stavba

Vážení,

jsme společenství vlastníků jednotek v Nademlejské ulici 1063 až 1067 a předmětný záměr modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice se nás velmi dotýká. Z těchto důvodů Vám zasíláme naše připomínky k modernizaci traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice:

1. Životní prostředí

Modernizace traťového úseku je plánována na území přírodního parku Smetanka a významně naruší ráz dotčeného území.

- Navrhované přemostění vzhledem ke své výšce vytvoří hlavní krajinnou dominantu v okolí a významně ovlivní krajinný ráz přírodního parku Smetanka., resp. předmětná stavba přírodní park Smetanka zcela znehodnotí
- Přemostění se stane uměle vybudovanou barierou oblasti určené k rekreaci na rozmezí katastrálních území Hloubětín a Hrdlořezy.
- Předmětné území v současné době prochází náročnou revitalizací (odbahnění Hořejšího rybníka, úprava toku a vytvoření meandrů Rokytky), kterou financuje Magistrát hlavního města Prahy. Modernizace traťového úseku zasáhne přímo střed území, které se upravuje, a veškeré provedené i plánované revitalizační práce, jejímž cílem je zkvalitnění života nejen obyvatel Hloubětín a Hrdlořez, ale i obyvatel z jiných částí Prahy, tak přijdou vniveč.
- Tok Rokytky je významným zeleným koridorem, který se táhne již od Balabenky až k hranicím Prahy, a je využíván mnoha obyvateli Prahy, ať už k procházkám či sportovnímu vyžití (cyklistika, běh). Toto přemostění by bylo dalším z mnoha zásahů, které narušují tento koridor.
- Cílem rekultivačních prací je i ochrana životního prostředí a zvýšení biodiverzity dané oblasti. Při samotné realizaci stavby bude dle dokumentace odstraněno významné

Společenství pro dům Kejířův Park 1, Praha 9
Nademlejská 1064/4, 198 00 Praha 9 - Hloubětín
IČ: 291 32 771

množství stromů a keřů, což zcela jistě bude mít významný negativní vliv na biodiverzitu dané oblasti, nehledě na další činnosti při výstavbě.

2. Zatížení území během stavebních prací

V průběhu realizace modernizace traťového úseku dojde ke zhoršení kvality ovzduší z důvodů výfukových plynů, prašností a ke zvýšení hluku v dané oblasti. Tato oblast je přitom ze všech stran sevřena páteřními silnicemi (Poděbradská, Průmyslová, Českobrodská) a je tak již zatížena provozem na těchto komunikacích.

3. Odůvodněnost projektu

Poněkud pochybujeme nad odůvodněností projektu a jeho finanční efektivitou vzhledem k předpokládaným nákladům na investici. Z projektu vyplývá, že hlavním důvodem je zvýšení kapacity trati v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Přemostěním vznikne nová dvoukolejná trať v úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice. Přitom původní jednokolejná trať vedoucí v tomto traťovém úseku po železném mostě zůstává zachována. Toto zdůvodnění projektu (rozšíření kapacity) nám přijde velmi nelogické, když rozšířený úsek končí na jednokolejně trati v malešickém tunelu, která tak bude omezujícím faktorem pro průjezdnost v úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice.

4. Zvýšení hluku

Přestože hluková studie uvádí, že dojde ke snížení hlučnosti z provozu železniční dopravy, domníváme se, že tomu tak není a že dojde ke zvýšení hlučnosti, neboť dojde ke zvýšení provozu na předmětných tratích se současným zvýšením železniční tratě nad okolní krajinu, čímž dojde k většímu šíření hluku, který nebude snižován přírodními krajinnými prvky.

V záměru nejsou dostatečně řešeny protihlukové zábrany např. směrem k Hořejšímu rybníku, resp. k bytovému komplexu Kejšův park.

5. Jiný způsob realizace

Největší chybou záměru je neřešení jiných variant rozšíření předmětného traťového úseku. Pokud skutečně je potřeba rozšíření tohoto úseku, pak toto zvýšení kapacity musí být realizováno takovým způsobem, aby byl co nejmenší zásah do předmětného území, resp. žádná výstavba naddimenzovaných dopravních staveb.

Podle našeho názoru by alternativním řešením modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice bylo rozšíření stávající jednokolejné trati na dvoukolejnou s rekonstrukcí stávajícího železného mostu a modernizací železničního spodku i svršku. Tímto postupem:

- by nevznikla žádná dominanta na daném území a ani umělá bariera v krajině,
- by se stávající ráz krajiny nezměnil,
- by se jednalo o nejmenší stavební zásah do daného území,
- by došlo ke snížení hluku vzhledem k stávající hlučnosti železného mostu,
- by se nejednalo o předimenzovanou stavbu vzhledem k propustnosti tratě v malešickém tunelu.

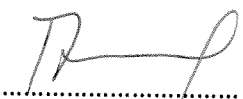
Podle našeho názoru by se současně jednalo i o variantu podstatně levnější.

Naším cílem není zpochybnění modernizace tratě v úseku Praha – Libeň až Praha – Malešice. Pouze se domníváme, že žijeme v době, kdy navržená řešení by měla respektovat krajinný ráz a nevytvářet dominantní předimenzované stavby. Z těchto důvodů považuje naše společenství navržené řešení za nevhodné a doporučujeme jej přezkoumat, resp. najít takovou alternativu modernizace tratě, která by respektovala naše připomínky.

S pozdravem



Ing. Petr Rutrle
předseda výboru



Ing. Tomáš Vlk
místopředseda výboru



MIZPP00PCSGO

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
PDošlo dne/
čas přijetí:

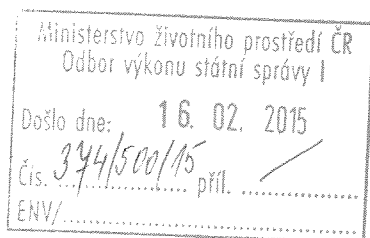
12-02-2015

Počet listů:
Příloh:520
2

Číslo jednací:

11147

/ENV/ 15

**Ministerstvo životního prostředí
OVSS I****RNDr. Jana Plamínková****Kodaňská 1441/46****101 00 Praha 10****Kód záměru: OV1152****Námítky k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice – I. etapa**

Obracíme se na Vás za Společenství vlastníků Nademlejnská 1086, 1087 a 1088, Praha 9, se sídlem Nademlejnská 1086/14, Hloubětín, 198 00 Praha 9, IČ: 03517411.

Po prostudování dokumentace se podávají poměrně zásadní vady zveřejněného záměru. Jedním z nich je zřejmý nesoulad mezi zdůvodněním potřeby záměru a zvýšením počtu skutečně realizované nákladní dopravy. V tabulce na č. 5 zveřejněného záměru je uvedena komparace stávajícího stavu se stavem z roku 2000 a stavem novým. Z této tabulky plyne, že oproti roku 2000 se zvýší počet nákladních souprav o 12 (o 10 ve dne a o 2 v noci).

Tento v podstatě nepatrný nárůst nákladní železniční dopravy na předmetném úseku lze jistě zvládnout bez sebemenších problémů po jedné koleji. Není tedy třeba počet kolejí rozšiřovat.

Nadto je třeba zmínit, že trojkolejná trať nemá být zavedená po celé její délce. Po asi 1 km se má opět spojit do jedné koleje, která vede tunelem pod Českobrodskou ulicí. Ze záměru není žádným způsobem zřejmé, jakým způsobem má dojít v rámci rozšíření k urychlení dopravy, resp. co by se vlastně tímto rozšířením mělo změnit.

Za fatální považujeme výstavbu zcela nestandardně vysokého mostu na území přírodního parku Smetanka spolu s přesmykem u Hořejšího rybníka. Jedná se o železniční most ve výšce 16 m. Tento most a přesmyk zásadním způsobem ovlivní krajinný ráz kolem Hořejšího rybníka. Při realizaci by mělo být odstraněno až 3457 tun stromů a křovin. Okolí Hořejšího rybníka je dnes díky přilehlé bytové zástavbě hojně využíváno občany k procházkám, přičemž se v oblasti Hloubětína jedná de facto o poslední takto, co do zeleně, zachovalé místo. Nadto již byly vynaloženy značné prostředky na rekultivaci Hořejšího rybníka a jeho okolí, stejně tak jako se Magistrát hlavního města Prahy snaží upravit území na březích Rokytky tak, aby vyhovovalo rekreačním účelům. Takto bylo revitalizováno koryto Rokytky, vytvořeny meandry, apod. Stavba mostu a vytvoření přesmyku na břehu Hořejšího rybníka tak proti těmto záměrům stojí ve zřejmém rozporu.

Lokalita starých Hrdlořez a lokalita kolem Hořejšího rybníka je během posledních let opakovaně zatěžována hlukem ze stavebního ruchu. Akce týkající se rekultivace Hořejšího rybníka, jeho odbahnění, vytvoření meandrů a revitalizace Rokytky přinesly občanům nepochybně změny k lepšímu, a to především do budoucna. Přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice však přinesla občanům pouze zhoršení kvality životního prostředí, a to v průběhu

stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům v okolí Hořejšího rybníka žádné pozitivum nepřinese. Stavební práce budou velmi náročné a jistě potrvají více než jeden rok.

V dokumentaci chybí informace o výškových kótách celé stavby, a to zejména v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Jedná se zejména o zmiňovaný přesmyk. Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící. Zřejmě záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem má přitom být mimoúrovňové křížení.

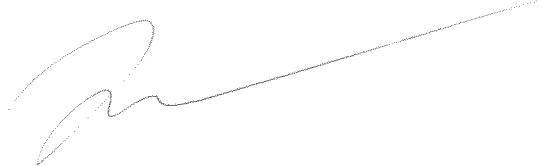
Pokud jde o hlukovou studii, tak je třeba zmínit, že z této se podává, že měření bylo prováděno v červenci, tedy v měsíci, kdy jsou stromy obaleny listy, tak jako keře. Zřetelně se rozdíl v pronikání hluku projevuje při srovnání intenzity hluku doléhající k bytovým domům u Hořejšího rybníka z automobilové dopravy na Průmyslové ulici. V letních měsících je vnímaná intenzita hluku daleko nižší než v měsících, kdy jsou keře i stromy bez listů. Z tohoto důvodu nelze považovat jedno měření pouze v letním měsíci za objektivní.

Hluková studie současně obsahuje vyčíslení pozitiv, kdy jedním z nich má být umožnění pohybu novějších, tišších souprav. Je však třeba zmínit, že tyto tišší soupravy nepochybně produkují méně hluku na stávající trati, nadto nejhluchnější její úsek má být zachován. Pokud pak přibudou další dvě koleje, hluk se nepochybně zvýší. To jistě nelze brát jako pozitivum. Toto tvrzení je tedy zcela zavádějící.

Ze záměru je zřejmé, že se jedná o jedinou variantu. Není ani objasněno, zda nějaká další varianta byla prověřována a z jakého důvodu nebyla akceptována.

Ze shora uvedených důvodů tedy Společenství vlastníků Nademlejská 1086, 1087 a 1088, Praha 9 prostřednictvím výboru vznáší tyto námitky a považuje navržené řešení za nevhodné a nesouhlasí s ním.

2. 2015
V Praze 12. ~~12.~~ 2014



Adam Janek, předseda výboru



Jakub Kolář, člen výboru



EIA OV1152 - modernizace trati Libeň - Malešice
Josef Jůza Komu: ivana.hruskova

25.01.2015 19:53

Vážená paní doktorko,

mám poznámku k záměru "Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba" (kód záměru OV1152). Podle dostupných informací včetně územního plánu hl. m. Prahy se počítá se zřízením nástupišť v obvodu železniční stanice Praha-Malešice. V popisu projektu však o nich nenacházím zmínku, a to ani v podobě sdělení, že budou zřízena v další etapě či v rámci jiné investice. Zmínku nenacházím ani v části B.I.4, kde bych ji očekával v případě, že by k úpravě dopravy pro nástup a výstup cestujících mělo dojít prostřednictvím nesouvisející akce. Ať již bude projekt dále posuzován v EIA, nebo nikoli, mělo by být ujasněno, že s budoucím nástupem a výstupem cestujících v Malešicích počítá a nezkomplikuje jej.

S pozdravem

Josef Jůza

Nad Alejí 21
162 00 Praha 6

vyjádření Hlubůčková

S pozdravem

Ivetta Hlubůčková

Pod Hloubětínskou zastávkou 101/3

Praha 9 – Hrdlořezy

=

256/500/15, 7732 /ENV/ 15

2. 2. 2015

vyjádření Hlubúčková

Ministerstvo životního prostředí
OVSS I
RNDr. Hrušková
Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10

Praha, 1. únor 2015

Věc: Modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice –
připomínky k záměru výstavby

Dobrý den,

posílám připomínky k záměru výstavby „Modernizace trati Praha –
Libeň a Praha – Malešice a žádám, aby pro tento projekt proběhl
plnohodnotný proces EIA.

Plánovaný záměr se týká okolí mého bydliště a vyjadřuji k němu
následující připomínky a otázky:

Důvody a efektivita plánovaného záměru
Prosím o vysvětlení, co je hlavním důvodem plánované realizace tohoto
projektu a jaká bude jeho efektivita.

Způsob realizace plánovaného záměru
Prosím o informaci, zda a jakým způsobem byly prověřeny i jiné možnosti
realizace tohoto záměru.

Zatížení přírodního prostředí a devastace zeleně
Stavba významným způsobem negativně ovlivní krajinný ráz území
stávající rekreační zóny v oblasti Hořejšího rybníka, přírodního
parku Smetanka a okolí Rokytky. Stavba uvažuje o značné devastaci
stávající zeleně.
Prosím o vysvětlení důvodů, které vedly k plánování stavby s tak
výrazným zatížením přírodního prostředí a devastací zeleně.

Zatížení životního prostředí
Plánovaný záměr značným způsobem zvýší hluknost, což negativně
ovlivní životní prostředí obyvatel i návštěvníků této oblasti.

Věřím, že je vaším zájmem respektovat názory obyvatel a chránit
životní prostředí a zelen v Praze a že v tomto smyslu také vyjádříte
své stanovisko k uvažovanému projektu, který měl značný negativní dopad
na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy.

Ráda se zúčastním i dalších projednávání týkajících se tohoto
projektu.

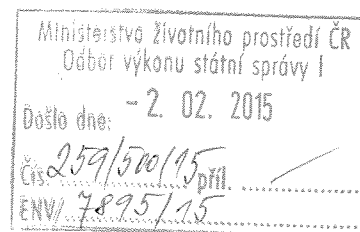


MIZPP00ATC1T

Daniel Schubert
Jívová 1043/16
19000 Praha 9

Praha dne 30. ledna 2015

RNDr. Hrušková
OVSS I, Kodaňská 1441/46
10100 Praha 10



Vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice

Na úřední desce jsem našel informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká přímo mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující zásadní pochybnosti a nesouhlas a to vzhledem k ohrožení a likvidace výskytu chráněných i jiných živočichů vyskytujících se zejména u zamýšleného nového mostu přes Rokytka a vybudování nesmyslných betonových pilířů na náspu stávajícím, tedy jeho rozšíření.

Zpracovaná architektonická studie a další dokumentace je zcela nedostačující, úmyslně zavádějící až matoucí, jejímž cílem je hladké odsouhlasení a skrytí skutečného devastujícího dopadu jak na dotčené obyvatele tak zejména na flóru a faunu v místě stavby. Tato stavba nenese v žádném případě kritéria „modernizace“ stávající stavby, ale jedná se o stavbu zcela novou, které podléhá jiným schvalovacím procedurám. Nazvat tuto stavbu modernizací má pouze učinit hladší schvalovací proces a jedná se o záměrný postup vyhnout se tak sporům při schvalování. Takto stavba jak je navrhována se jeví účelově jako způsob, či možnost k čerpání peněz z Evropské unie za každou cenu a snažící se tento účel zakrýt záměrně nedostatečnou studií o vlivu na životní prostředí a další dokumentaci.

Jak jsem výše uvedl při dalším přemostění Rokytky dojde k likvidaci např. Vydry říční, která zde žije, dále dojde k likvidaci ropuch a v neposlední řadě mnoho ptáků zde žijících, kteří přijdou o přirozené prostředí díky likvidaci stromů, které na stávajícím zcela dostačujícím náspu jsou.

Navíc o logice celé stavby lze úspěšně pochybovat, protože vyhotovit další koleje, kdy před tunelem pod Českobrodskou po cca 300 m bude kolej pouze jedna a argumentovat zrychlením dopravy může jenom člověk postrádající obyčejný selský rozum. Celý tento záměr jak jsem uvedl výše má za jediný cíl vyčerpat co nejvíce peněz z fondů EU, protože o nějakém zrychlení a průjezdnosti vlaků nemůže být řeč.

Vzhledem k těmto mým argumentům žádám o důkladné prošetření výskytů vzácných živočichů v prostoru stavby a to zcela nezávislým odborníkem, dále žádám o zrušení zamýšlených betonových pilířů, které jsou nesmyslné a současný násep zcela vyhovující i pro provoz dvou kolejí.

Daniel Schubert

269/500/15,

8042/ENV/15

3.2. 2015

RNDr. Hrušková

Ministerstvo životního prostředí

OVSS I, Kodaňská 1441/46,

101 00 Praha 10

Michal Všeťka

Ing. Jana Všeťková

Bytem Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17

190 00 Praha 9 - Hrdlořezy

Praha, 2. 2. 2015

Věc: Písemné vyjádření k oznámení záměru modernizace trati Praha – Libeň - Praha – Malešice, I. stavba

Dle informací z úřední desky Městské části Praha 9 jsme zjistili, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice, I. stavba. Jde o dokumentaci, která je dostupná na www.cenia.cz/eia pod kódem záměru OV1152.

Na základě ustanovení § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podáváme tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru následující nesouhlasné vyjádření.

Jsme vlastníky bytu v bytovém domě v ulici Pod Hloubětínskou zastávkou 2014/17, který je v bezprostřední blízkosti stávající trati.

1. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?

- a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“ (viz. Hluková studie str. 4). Příložená tabulka, (viz. příloha Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, str. 12) uvádí následující:

Tabulka č. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní	nákladní	osobní	Osobní
	Den	noc	den	Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Podle této tabulky dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vrostle nepatrně. Jak vysvětlit rozpor mezi deklarovaný záměrem projektu – zvýšení kapacity pro nákladní dopravu – a odhadovanou intenzitou budoucí dopravy? Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně. Tady jistě není důvod k přidání dalších kolejí. Ale vlaky osobní by měly jezdit 4 x častěji, narůst z 8 na 32 vlaků denně. Osobní doprava tedy vzroste zásadně. Jaký je cíl rozšíření, kde bude další dopravní návaznost?

b) Nutnost rozšíření?

Z tabulky č. 5 vyplývá, že během dne, kdy je doprava vyšší, projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav. Trať bude směrem do Malešic rozšířena v délce cca 1km. Z údajů vyplývá, že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. (a to i v případě, že vlak jeden rychlostí 20km/hod).

c) Efektivita rozšíření

Trojkoľná trať se navíc po cca 1000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedených po třech kolejích. K čemu tedy takové rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? Vytvořený „trychtýř“ dopravu zrychlí jen částečně, množství vlaků bude vždy limitováno nejužším místem. (Viz. Hluková studie str. 6 “Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň – Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odbočce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.”) Výsledkem bude brždění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hlučnost.

2. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
 - b) Při realizaci bude dle přiložené dokumentace káceno cca 350 – 450 ks stromu a odstraněno cca 1800 - 2000 metru čtverečních křovin!! Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby.
 - c) Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno.
 - d) Také Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se stavebním záměrem Českých drah. Stavba mostu vysokého více než 16 metrů jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci hlavního města Prahy i MČ Praha 9.
3. Území lokality starých Hrdlořez je během posledních let **opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem**. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – modernizace původních kolejí a přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese.
4. **Nedostatky v dokumentaci:**
- a) V dokumentaci postrádáme informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Není zřejmé, od kterého místa přesně dochází ke stoupání trati. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Dále není zřejmé v jaké výšce a vzdálenosti budou nové 2 koleje u obytných domů, které jsou v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou).
 - b) Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící a nedostatečné. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové

křížení. Dále chybí bližší pohled u obytných domů, které jsou v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou) velmi blízko trati.

5. Nedostatky Hluková studie

Zde jsou z našeho pohledu největší nedostatky.

a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící

Str. 14 "Za pozitivum záměru, co do vlivu na relativní snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, respektive výstavba nového železničního spodku a svršku na nové trati, kdy bude vyměněn železniční svršek za nový" – ano, nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zachová v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit. Stávající trať byla před několika lety modernizována, takže hluknost této původní části zůstane stejná.

Výše uvedenému odporuje i skutečnost, že na nových kolejích mají jezdit výhradně nákladní vlaky, které jsou hlučnější než vlaky osobní, které mají jezdit po stávajících kolejích. Další nesoulad vidíme v tom, že dle odhadu intenzity dopravy má dojít k výraznějšímu zvýšení právě v dopravě osobní.

Největší zdroj hluku je mezi kolejnicí a kolem vlaku a šíří se v podstatě vodorovně a výš. Z podkladů není jasné, v jaké výši bude mimoúrovňové křížení u rodinných domů v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou). Dle odhadu z dostupných podkladů to vypadá na 8-10 metrů. Otázkou tedy je, zda jsou navrhovaná protihluková opatření dostatečná. Protihlukové stěny v tomto úseku jsou už nyní. Další otázkou je, kdy nákladní vlaky začnou kvůli zatáčce ze směru z Malešic a kvůli klesání brzdit. Nebude to v oblasti bytových domů u podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou)? Pokud ano, je toto v Hlukové studii zohledněno?

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru (z Přílohy č. 2 – Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví)

	nákladní	nákladní	osobní	Osobní
	Den	noc	den	Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Nikde není uvedené na základě, jakých podkladů byl stanoven počet vlaků v tabulce č. 5 (viz výše) v řádku „nový stav“. Pouze informace, že byly poskytnuty společností IKP Consulting Engineers s.r.o. Dále není definováno jakého období se výhled „nový stav“ týká. Jde o rok, 5 let, 10 let? Vzhledem k tomu, že již v názvu je uvedeno, že jde o I. Stavbu, předpokládám, že výhledově bude následovat další výstavba. Otázka je jaká a jaký bude mít vliv především na nákladní dopravu. Je v počtu vlaků zahrnuto i napojení na další plánované úseky? Tj. nezvýší se v budoucnu intenzivnějším využitím trati hluková nadlimit?

Náš rodinný dům nebyl, na rozdíl od okolních rodinných domů, zahrnut do Hlukové studie i přesto, že se nachází v bezprostřední blízkosti trati. Požadujeme proto novou Hlukovou studii a doplnit měření přímo u nás – Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17.

- b) “Rovněž dalším pozitivem vedoucím ke snížení hlukové expozice v případě předkládaného záměru je výhledové použití nových vlakových souprav opatřenými již kotoučovými brzdami, oproti stávajícím soupravám, které jsou vesměs vybaveny doposud špalkovými brzdami.” – tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku, i kdyby se nestavěl nový most. Takové vlaky budou tišší všude. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. To, že moderní vlaky budou v budoucnu méně hlučné, nijak nesouvisí s navrhovaným projektem.
- c) Výše uvedená tabulka: *Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru* uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud byla studie počítána podle této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní) budou hodnoty hluku jistě vyšší.

6) Závěrečné otázky

- a) Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Přidání další koleje lze realizovat i jednodušším a z hlediska krajiny a přírody vhodnějším řešením, než je takto vysoký most. Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice? Vybudování tunelu?
- b) Hluková studie, která je v posouzení vlivu na životní prostředí zásadní, se ve výpočtech opírá o budoucí nový stav intenzity železniční dopravy po dokončení stavby. Nikde ale není uvedeno, jak se k počtům došlo, jakého období se týká atd. Vždy pouze odkaz, že jde o podklad od společnosti společnosti IKP Consulting Engineers s.r.o.

- c) Z výše uvedeného vyplývá, že spíše než o modernizaci jde o výstavbu zcela nové železniční trati.

Požadujeme, aby proběhl plnohodnotný proces EIA.

Požadujeme novou hlukovou studii zpracovanou nezávislým zpracovatelem a zahrnutí našeho bytového domu jako referenčního bodu.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům oznámení jsem přesvědčen, že není možné k výše uvedenému záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Michal Všetečka (trvalé bydliště: Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17, 190 00 Praha 9 – Hrdlořezy)

Bytem: Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17

190 00 Praha 9 - Hrdlořezy

Jana Všetečková (trvalé bydliště: Na Balkáně 2532/82, 130 00 Praha 3 – Žižkov)

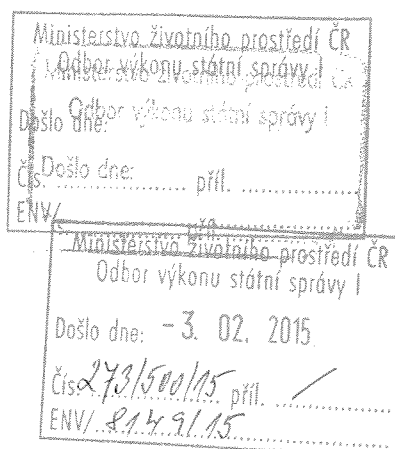
Bytem: Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17

190 00 Praha 9 - Hrdlořezy



MIZPP00ATBXK

Ministerstvo životního prostředí
RNDr. Hrušková
OVSS I, Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10



**Věc: Námitky a připomínky k záměru modernizace traťového úseku Praha–Libeň -
- Praha–Malešice**

Na úřední desce byla zveřejněna informace MŽP o zahájení zjišťovacího řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha–Libeň - Praha–Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí našeho rodinného domu, který je umístěn částečně v ochranném pásmu dráhy, vyjadřujeme k němu následující námitky, eventuálně připomínky, které dostupná dokumentace vyvolává:

Z dostupné dokumentace záměru vyplývá, že se jedná o průchod IV. TŽK železničním uzlem Praha - I. stavba.

Z podkladů vyplývá, že se jedná o zřízení nové dvoukolejné tratě začínající v železniční stanici Praha-Libeň a jdoucí v souběhu s I. traťovým koridorem Praha - Běchovice a tento překonává přesmykem ve st. km 2,212. Dále tato trať pokračuje v souběhu se stávající jednokolejnou tratí Praha-Libeň - Praha-Malešice, na kterou se v km 2,807 napojuje. Dále pak už pokračuje hlubokým zářezem do terénu pod ulicí Českobrodská a pokračuje rovněž jednokolejným tunelem směr Praha Malešice.

Z uvedeného je patrné:

- 1) nemůže dojít ke zkapacitnění trati, protože nově navržená dvoukolejná trať ústí do stávající jednokolejné tratě před ulicí Českobrodská.
- 2) Ze studie je patrné, že k měření došlo ve dvou dnech, tj. 12. 3. 2014 a 19. 3. 2014. Pro tak důležitou stavbu, která ovlivní významným způsobem okolí, je nedostatečné.
- 3) Z tabulky č. 8 - Intenzita železniční dopravy vyplývá, že oproti stavu v roce 2000 dojde k nárůstu nákladní dopravy z 30 vlaků na 40 za den. Z tabulky dále vyplývá, že oproti roku 2000 došlo k poklesu z 30 vlaků na 23 vlaků za den. Znamená to, že pro nárůst o 10 vlaků denně navíc oproti roku 2000 je potřeba dvou kolejí? Proč? Není jasné na základě jakých podkladů se uvažuje s nárůstem dopravy oproti současnému stavu. Dále z tabulky vyplývá nárůst osobní dopravy z 9 v roce 2000 na 40. Dojde tedy k většímu nárůstu osobní dopravy než nákladní (v současné době zde téměř žádná doprava osobní není, až na výjimky - rekreační jízdy parních vlaků a pod.), ačkoliv důvodem nového řešení je nárůst dopravy nákladní. Důvod pro zvýšení osobní dopravy není nikde uveden. Z celkového řešení je zjevné, že se jedná o zřízení odstavného dvoukolejného úseku - ("parkoviště pro vlaky") na mostě.

3) Dopady na ráz krajiny.

Konstrukce navrhovaného mostu je svým konstrukčním řešením necitlivě začleněna do krajiny, která je územím přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce odhadem více jak 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

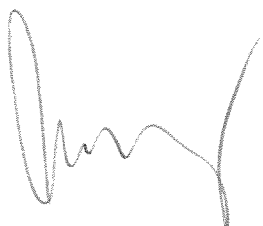
- a) Svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most se stane hlavní krajinnou dominantou celého území.
- b) Při realizaci bude, dle předložené dokumentace, odstraněno velké množství stromů a keřů. Je otázkou, zda takovéto odstranění zeleně odpovídá přínosu celé stavby.
- c) Území je využíváno hojně k rekreačním účelům. V minulých letech došlo k úpravám krajiny, díky kterým se zlepšilo životní prostředí a krajina v okolí Rokytky v Hrdlořezích. Došlo k revitalizaci Hořejšího rybníka, upravil se tok Rokytky (vytvořil se přírodní charakter říčky), došlo k vykácení náletů a úpravě terénu v úseku od Hořejšího rybníka až ke křižovatce Průmyslové s Poděbradskou. To je stále čím dál více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, a to nejen z přilehlého okolí. Hojně je také navštěvována cyklostezka, která u Hořejšího rybníka.

4) Dokumentace je pro posouzení nedostatečná. Pro dobrou představu chybí podélné řezy v porovnání se stávající trasou. Vizualizace je zavádějící. Je koncipována tak, že výškový rozdíl je potlačen.

5) Domníváme se, že by bylo jednodušší zmodernizovat současnou jednokolejnou trať, hlavně stávající příhradový ocelový most, přejížděním po něm dochází k největšímu hluku. Propojení sudých a lichých kolejí v žel. st. Praha-Libeň v návaznosti na tuto trať provést přímo ve stanici. Co se týče deklarovaného odstranění propadu rychlosti v km 3,760 - 3,954 možná by stačila jen nějaká drobnější úprava a výměna cedulí s omezením rychlosti.

Závěrem bychom chtěli říci, že se nám celé řešení jeví jako megalomanský projekt, jehož účelem je pouze prostavění finančních prostředků, bezdůvodné znehodnocení chráněné krajiny. Akce se podobá výstavbě zdvihačského mostu na Labi u Kolína, který je sice zbytečně zdvihačský, ale aspoň nehyzdí krajinu a nezvyšuje hluk.

Ing. Pavel Červený
Pod Hloubětínskou zastávkou 207/26a
190 00 Praha 9-Hrdlořezy

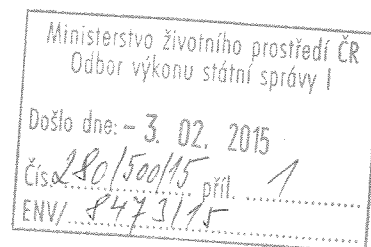


Ing. Jana Červená
Pod Hloubětínskou zastávkou 207/26a
190 00 Praha 9-Hrdlořezy





MIZPP00ATBS9

RNDr. Hrušková**Ministerstvo životního prostředí ČR****OVSS I, Kodaňská 1441/46,****101 00 Praha 10**

Věc: Vyjádření a protest k záměru Správy železniční dopravní cesty modernizace trati Praha - Libeň – Praha - Malešice (OV 1152)

Dozvěděl jsem se z více zdrojů o zahájení zjišťovacího řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň až Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště a stavba by podstatně snížila kvalitu bydlení, vyjadřuji k němu svůj protest, a to z těchto důvodů:

- 1) Předmětná stavba má údajně vyřešit zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Ale pro obyvatele okolních lokalit nepřinese vůbec nic pozitivního. Nechápu, proč SŽDC prosazuje zvýšenou zátěž pro relativně vnitřní a perspektivní část hlavního města. Nákladní doprava má vést pokud možno mimo hustě obydlené území, a ne přes centrum Prahy.
- 2) Samotná stavba na dlouhé měsíce zatíží hlukem, prašností a objíždkami obyvatele Hrdlořez a Vysočan. Podle údajů z projektu půjde o přesun tisíců tun zeminy, betonu, dřevin atd. To znamená i průjezd tisíců nákladních automobilů lokalitou.
- 3) Úsek trati Praha – Libeň až Praha – Běchovice patří k nejfrekventovanějším úsekům v celé České republice. K tomu přináleží v oblasti Hrdlořez a Vysočan i trať z Malešic – celkem tedy čtyři koleje. K nim mají přibýt další dvě koleje, které povedou přes přírodní park Smetanka po náspu a dále překříží hlavní trať na Běchovice a povede po mostě až cca 20 metrů nad zemí.
- 4) Most – železniční estakáda podstatně omezí výhled z obytných zón v okolí a zároveň se stane nevábnou dominantou pro okolí. Z některých bytů např. v prvních a druhých patrech povede před okny (výškově) železniční most!

- 5) Výstavba nadstandardně vysokého náspu a mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Kvůli tomu bude potřeba pokácet tisíce stromů a keřů v odhadované hmotě téměř 3500 tun. Cenné přilehlé a nákladně rekultivované rekreační území kolem Rokytky bude stavbou znehodnoceno. Praha přijde o podstatnou část zeleně, naruší se přirozený ráz krajiny.
- 6) Již přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní Správa železniční dopravní cesty plánuje další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez a části Vysočan přinese další zvýšení hlukové zátěže, která se už nyní pohybuje na hranici norem. Důsledkem výstavby by se také snížily ceny okolních nemovitostí.

P. T., doufám a prosím, že budete respektovat názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze. Věřím také, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko. Záměr by měl negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Vysočany a Hrdlořezy.

S pozdravem
v Praze 29. ledna 2015



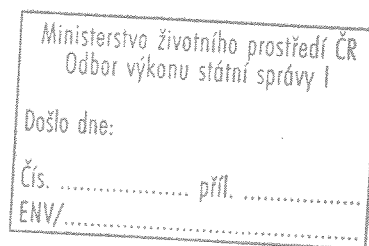
Miloslav Hanuš
Pod hloubětínskou zastávkou 371/30
190 00 Praha 9

RNDr. Hrušková

Ministerstvo životního prostředí ČR

OVSS I, Kodaňská 1441/46,

101 00 Praha 10



Věc: Vyjádření a protest k záměru Správy železniční dopravní cesty modernizace trati Praha - Libeň – Praha - Malešice (OV 1152)

Dozvěděl jsem se z více zdrojů o zahájení zjišťovacího řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň až Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště a stavba by podstatně snížila kvalitu bydlení, vyjadřuji k němu svůj protest, a to z těchto důvodů:

- 1) Předmětná stavba má údajně vyřešit zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Ale pro obyvatele okolních lokalit nepřinese vůbec nic pozitivního. Nechápu, proč SŽDC prosazuje zvýšenou zátěž pro relativně vnitřní a perspektivní část hlavního města. Nákladní doprava má vést pokud možno mimo hustě obydlené území, a ne přes centrum Prahy.
- 2) Samotná stavba na dlouhé měsíce zatíží hlukem, prašností a objížděkami obyvatele Hrdlořez a Vysočan. Podle údajů z projektu půjde o přesun tisíců tun zeminy, betonu, dřevin atd. To znamená i průjezd tisíců nákladních automobilů lokalitou.
- 3) Úsek trati Praha – Libeň až Praha – Běchovice patří k nejfrekventovanějším úsekům v celé České republice. K tomu přináleží v oblasti Hrdlořez a Vysočan i trať z Malešic – celkem tedy čtyři koleje. K nim mají přibýt další dvě koleje, které povedou přes přírodní park Smetanka po náspu a dále překříží hlavní trať na Běchovice a povede po mostě až cca 20 metrů nad zemí.
- 4) Most – železniční estakáda podstatně omezí výhled z obytných zón v okolí a zároveň se stane nevábnou dominantou pro okolí. Z některých bytů např. v prvních a druhých patrech povede před okny (výškově) železniční most!

- 5) Výstavba nadstandardně vysokého náspu a mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Kvůli tomu bude potřeba pokácet tisíce stromů a keřů v odhadované hmotě téměř 3500 tun. Cenné přilehlé a nákladně rekultivované rekreační území kolem Rokytky bude stavbou znehodnoceno. Praha přijde o podstatnou část zeleně, naruší se přirozený ráz krajiny.
- 6) Již přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní Správa železniční dopravní cesty plánuje další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez a části Vysočan přinese další zvýšení hlukové zátěže, která se už nyní pohybuje na hranici norem. Důsledkem výstavby by se také snížily ceny okolních nemovitostí.
- 7) **Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA. Jedná se o novou stavbu vyžadující velkou EIA.**

P. T., doufám a prosím, že budete respektovat názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze. Věřím také, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko. Záměr by měl negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Vysočany a Hrdlořezy.

S pozdravem
v Praze 2. února 2015



Miloslav Hanuš
Pod hloubětínskou zastávkou 371/30
190 00 Praha 9

Michal Němec
stavitel
Pod hloubětínskou zastávkou 18
190 00 Praha 9-Hrdlořezy

Ministerstvo životního prostředí ČR Odbor výkonu státní správy I	
Došlo dne: - 3. 02. 2015	
Čís. 281/500/15	příl. 1
ENV/ 84 83/15	



Ministerstvo životního prostředí
RNDr. Hrušková
OVSSI, Kodanňská 1441/46
101 00 Praha 10

Praha 30.01.2015

**Věc : PŘÍPOMÍNKY K ZÁMĚRU EIA OV1152 MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU
PRAHA-LIBEŇ-PRAHA-MALEŠICE, I. STAVBA**

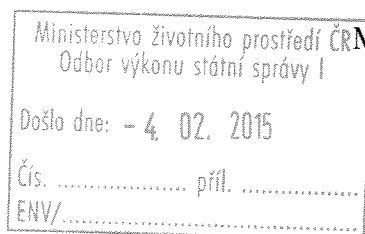
Plně se ztotožňuji s námitky a dotazy paní Mgr. Leony Hornové, bytem Pod Hloubětínskou zastávkou 24, Praha 9 a za sebe uvádím následující připomínky :

1. V žádném případě se nejedná o modernizaci trati ale o samostatnou novou stavbu nazvanou I. etapa a nejsou známy záměry dalších etap.
2. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA/tzv. velkou EIA/, ze kterého bude jasná celá koncepce všech etap a jejich dopadů na životní prostředí. Tomuto plnohodnotnému procesu se zjevně snaží vyhnout tzv. Modernizací stavby. Vše nasvědčuje pravému opaku, jedná se o novou stavbu neznámého rozsahu v dalších etapách. Souhlasím s názorem ARNIKY, že se může jednat z jejich strany svým způsobem o podvod.
3. Záměr je vypracován zcela povrchně, např. intenzita železniční dopravy je zcela nepravdivá.
4. Tato trať byla v minulém desetiletí kompletně rekonstruována, posílena o nové čtvrté kolejiště a nový podchod. V současné době pokryje bez problémů téměř jakékoliv navýšení dopravy.
5. Z předloženého návrhu je zcela zřejmé, že se jedná o zcela jiný záměr rozšíření překladiště se všemi provozy Hrdlořezy Z 1891/07 a návaznost na přesun překladišť z Nákladového nádraží Žižkov a Nádraží Praha Střed.

Pevně věřím, že Vaším zájmem je respektovat oprávněné připomínky a názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze 9 a mé připomínky zvážíte a posoudíte jako zcela oprávněné. Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož tento záměr tak, jak je předložen, má hluboce negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy. Rád se zúčastním dalších jednání týkající se této lokality, jelikož to je a bylo mojí prioritou kandidáta ve volbách do Zastupitelstva MČ Prahy.9.

S pozdravem
Michal Němec
stavitel

Eva Němcová
stavitelka
Pod hloubětínskou zastávkou 18
190 00 Praha 9-Hrdlořezy



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

paní RNDr. Hrušková
OVSSI, Kodaňská 1441/46

101 00 Praha 10

Praha 30.01.2015

**Věc : PŘÍPOMÍNKY K ZÁMĚRU EIA OV1152 MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU
PRAHA-LIBEŇ-PRAHA-MALEŠICE, I. STAVBA**

Plně se ztotožňuji s námitky a dotazy paní Mgr. Leony Hornové, bytem Pod Hloubětínskou zastávkou 24, Praha 9 a za sebe uvádím následující připomínky :

1. V žádném případě se nejedná o modernizaci trati ale o samostatnou novou stavbu nazvanou I. etapa a nejsou známy záměry dalších etap.
2. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA/tzv. velkou EIA/, ze kterého bude jasná celá koncepce všech etap a jejich dopadů na životní prostředí. Tomuto plnohodnotnému procesu se zjevně snaží vyhnout tzv. Modernizací stavby. Vše nasvědčuje pravému opaku, jedná se o novou stavbu neznámého rozsahu v dalších etapách. Souhlasím s názorem ARNIKY, že se může jednat z jejich strany svým způsobem o podvod.
3. Záměr je vypracován zcela povrchně, např. intenzita železniční dopravy je zcela nepravdivá.
4. Tato trať byla v minulém desetiletí kompletně rekonstruována, posílena o nové čtvrté kolejiště a nový podchod. V současné době pokryje bez problémů téměř jakékoliv navýšení dopravy.
5. Z předloženého návrhu je zcela zřejmé, že se jedná o zcela jiný záměr rozšíření překladiště se všemi provozy Hrdlořezy Z 1891/07 a návaznost na přesun překladišť z Nákladového nádraží Žižkov a Nádraží Praha Střed.
6. Dále podotýkám, že v této lokalitě v současné době probíhá akce Revitalizace Rokytky a byla provedena revitalizace Hořejšího rybníka s přispěním prostředků EU, což je v přímém rozporu se záměrem vybudovat v rekreační lokalitě a bytové zóně těžký průmysl.
7. Platný územní plán nezahrnuje žádnou takovou průmyslovou stavbu v centru odsouhlasené rekreační zóny s masivní bytovou výstavbou.

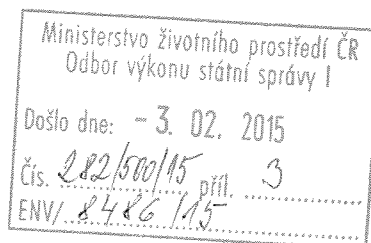
Pevně věřím, že Vaším zájmem je respektovat oprávněné připomínky a názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze 9 a mé připomínky zvážíte a posoudíte jako zcela oprávněné. Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož tento záměr tak, jak je předložen, má hluboce negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy. Ráda se zúčastním dalších jednání týkající se této lokality, jelikož to je a bylo mojí prioritou občanky a obyvatelky Prahy.9.

S pozdravem
Eva Němcová
stavitelka



MIZPP00ATBQJ

Martina Končická
Mezitřaťová 348/36
Praha 9, Hrdlořezy



RNDr. Hrušková
Ministerstvo životního prostředí
OVSS I, Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10

Praha, 1. 2. 2015

Věc: vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námitky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Nedostatky Hluková studie

a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící

Nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zachová v původním stavu, tudíž nejhluchnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit.

1. Přírodní park Smetanka

- 1) Zvýšené množství prachu a hluku
- 2) Negativní vlivy na okolí, které je využíváno k rekreaci a procházkám rodin s dětmi
- 3) Narušení přírodní lokality a pokácení velkého množství dřevin

2. Území lokality starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese.

3. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA!

Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož záměr tak, jak je prezentován, bude mít negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy.

S pozdravem

Martina Končická



Tomáš Končický
Mezitraťová 348/36
Praha 9, Hrdlořezy

RNDr. Hrušková
Ministerstvo životního prostředí
OVSS I, Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10

Praha, 1. 2. 2015

Věc: **vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice**

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námítky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
- b) Bude vykáceno mnoho stromů
- c) Území přírodního parku bude stavbou znehodnoceno.

2. Nedostatky v dokumentaci:

- a) Není zřejmé, jak vlaky, které budou muset vystoupat na 16 metrů vysoký val, potom zklesají /z druhé strany vystoupají během jednoho kilometru o 5 výškových metrů.

4.) Největší obavy z navrhované stavby

- a) Zvýšená hlučnost
- b) Zvýšené množství prachu
- c) Negativní dopady na přírodní park Smetanka – zásah do přírodní krajiny
- d) Negativní vlivy na okolí, které je využíváno k rekreaci a procházkám rodin s dětmi
- e) Zásah do přirozeného prostředí vodního ptactva a chráněných živočišných druhů

5.) Návrh na jiný způsob realizace:

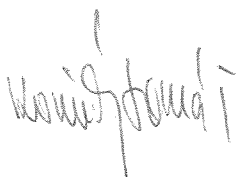
Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Přidání další koleje lze realizovat i jednodušším a z hlediska krajiny a přírody vhodnějším řešením, než je takto vysoký most. Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice?

6. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA!

Věřím, že je vaším zájmem respektovat názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze a že zvážíte mé připomínky k připravovanému záměru. Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož záměr tak, jak je prezentován, bude mít negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy.

S pozdravem

Tomáš Končický



Tomáš Končický Jr.
Mezitratňová 348/36
Praha 9, Hrdlořezy

RNDr. Hrušková
Ministerstvo životního prostředí
OVSS I, Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10

Praha, 1. 2. 2015

Věc: **vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice**

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námitky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?
 - a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“
 - b) Je tato stavba skutečně nutná? Nemyslím si, že občanům Hrdlořez může přinést nějaká pozitiva.

2. Největší obavy z navrhované stavby

- 1) Zvýšená hluchnost
- 2) Negativní dopady na přírodní park Smetanka – zásah do přírodní krajiny
- 3) Negativní vlivy na okolí, které je využíváno k rekreaci a procházkám rodin s dětmi
- 4) Narušení přírodní lokality a pokácení velkého množství dřevin

3. Přírodní park Smetanka

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
- b) Bude vykáceno mnoho stromů
- c) Území přírodního parku bude stavbou znehodnoceno

4. Návrh na jiný způsob realizace:

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace?

5. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA!

Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož záměr tak, jak je prezentován, bude mít negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy.

S pozdravem

Tomáš Končický



Jana Končická
Mezitřaťová 348/36
Praha 9, Hrdlořezy

RNDr. Hrušková
Ministerstvo životního prostředí
OVSS I, Kodaňská 1441/46,
101 00 Praha 10

Praha, 1. 2. 2015

Věc: vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námitky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Přírodní park Smetanka

- 1) Negativní vlivy na okolí, které je využíváno k rekreaci a procházkám rodin s dětmi
- 2) Narušení přírodní lokality a pokácení velkého množství dřevin
- 3) Zvýšené množství prachu a hluku
- 4) Hrubý zásah do krajiny, která je obývána velkým počtem vodního i jiného ptactva. Ohrožené druhy jsou např. ledňáček říční, slípka zelenonohá, polák chocholačka datel černý nebo potápka malá

2. Nedostatky v dokumentaci:

- a) V dokumentaci je několik nesrovnalostí a neobjasněných věcí
- b) V dokumentaci postrádám informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí.

3. Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA!

4. Chtěla bych se zeptat, jestli byly řešeny i jiné varianty stavby trati? Je tato stavba skutečně vůbec nutná? Neexistuje nějaké jiné řešení, které natolik nezasáhne do přírodního rázu krajiny?

Doufám, že MŽP zamítne tento návrh stavby a bude se snažit chránit životní prostředí a zájmy občanů, kteří bydlí v této lokalitě.

S pozdravem

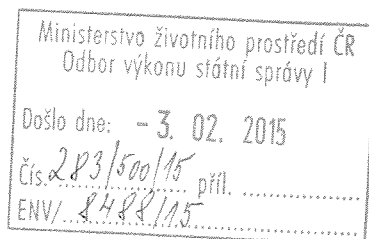
Jana Končická





MIZPP00ATBPO

Mgr. Henrieta Vítová
Jan Vít
Pod hloubětínskou zastávkou 14
190 01 Praha 9



RNDr. Hrušková
MŽP
OVSS1, Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10

Praha, 31.1.2015

Věc: Vyjádření k záměru modernizaci trati Praha-Libeň a Praha- Malešice

Dozvěděli jsme se informaci MŽP o zahájení zjišťovacího řízení (tzv.EIA) k modernizaci traťového úseku Praha-Libeň a Praha-Malešice.

Protože bydlíme v lokalitě, které se daný záměr týká, požadujeme, aby proběhl PLNOHODNOTNÝ PROCES EIA.

Zároveň vyjadřujeme k danému záměru námitky:

1. Výstavba vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka a plánovaná stavba negativně ovlivní krajinný ráz území parku.
2. Při stavbě trati má být pokáceno asi 3500 t stromů a keřů. To by byla obrovská ztráta zeleně v rámci dotčené oblasti a i celého hlavního města. V dané lokalitě volně žije množství zvířete, ptáků a živočichů, kteří jsou neustále vytlačováni ze svého přirozeného prostředí.
3. Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích, které je využíváno k odpočinku, procházkám a rekreaci obyvatel z širokého okolí. Magistrát hlavního města Prahy investoval a chystá se i nadále investovat velké prostředky k revitalizaci Rokytky a tvorbě meandrů, aby si dané území zachovalo svůj přírodní ráz a bylo ještě více využíváno k relaxaci a rekreaci svých obyvatel. Daná stavba by byla v rozporu s přirozeným a přírodním vzhledem okolí celé Rokytky.
4. Území lokality Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem a těžkou nákladní dopravou. Daná stavba by přinesla zhoršení kvality životního prostředí i hlučnosti a to v průběhu stavby i po jejím dokončení.
5. Rozšíření tratě o další kolej/e považujeme za nesmyslné, když asi po 1 km se opět mají spojit do jedné, vedené tunelem pod ul. Českobrodskou. Tím významně vzroste hlučnost. Železniční most má mít stejný svršek, takže tady hlučnost zůstane, plus přibude další

vlaková doprava (nákladní i osobní) i když na novém svršku. Tudíž hluku by v žádném případě nebylo, ale přibylo.

6. Není nám jasný z dostupné dokumentace ani důvod tak rozsáhlého projektu. Je to nutné? A za jakou cenu (nemyslíme v Kč)?
- Efektivita rozšíření dle dokumentace je velice sporná (viz zmiňovaný tunel). Sporný se nám zdá být i celý prezentovaný záměr a údaje uváděné v jednotlivých tabulkách.

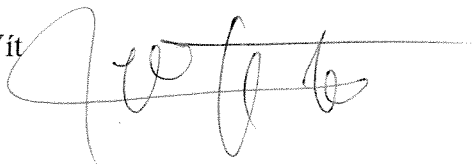
Věříme, že vaše stanovisko k danému projektu bude negativní a že budete respektovat názory obyvatel. Doufáme, že vaším zájmem je ochrana životního prostředí a zeleně v Praze.

Rádi se zúčastníme projednávání týkajících se tohoto projektu.

S pozdravem,

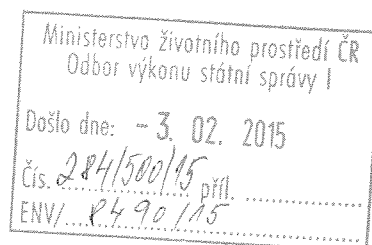
Mgr. Henrieta Vítová

Jan Vít





Ing. Lubomír Hůla
Milada Hůlová
Pod hloubětínskou zastávkou 5
190 01 Praha 9



RNDr. Hrušková
MŽP
OVSS1, Kodaňská 1441/46
101 00 Praha 10

Praha, 31.1.2015

Věc: Vyjádření k záměru modernizaci trati Praha-Libeň a Praha- Malešice

Dozvěděli jsme se informaci MŽP o zahájení zjišťovacího řízení (tzv.EIA) k modernizaci traťového úseku Praha-Libeň a Praha-Malešice.

Protože bydlíme v lokalitě, které se daný záměr týká, požadujeme, aby proběhl PLNOHODNOTNÝ PROCES EIA.

Zároveň vyjadřujeme k danému záměru námitky:

1. Výstavba vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka a plánovaná stavba negativně ovlivní krajinný ráz území parku.
2. Při stavbě trati má být pokáceno asi 3500 t stromů a keřů. To by byla obrovská ztráta zeleně v rámci dotčené oblasti a i celého hlavního města. V dané lokalitě volně žije množství zvěře, ptáků a živočichů, kteří jsou neustále vytlačováni ze svého přirozeného prostředí.
3. Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích, které je využíváno k odpočinku, procházkám a rekreaci obyvatel z širokého okolí. Magistrát hlavního města Prahy investoval a chystá se i nadále investovat velké prostředky k revitalizaci Rokytky a tvorbě meandrů, aby si dané území zachovalo svůj přírodní ráz a bylo ještě více využíváno k relaxaci a rekreaci svých obyvatel. Daná stavba by byla v rozporu s přirozeným a přírodním vzhledem okolí celé Rokytky.
4. Území lokality Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem a těžkou nákladní dopravou. Daná stavba by přinesla zhoršení kvality životního prostředí i hlučnosti a to v průběhu stavby i po jejím dokončení.
5. Rozšíření tratě o další kolej/e považujeme za nesmyslné, když asi po 1 km se opět mají spojit do jedné, vedené tunelem pod ul. Českobrodskou. Tím významně vzroste hlučnost. Železniční most má mít stejný svršek, takže tady hlučnost zůstane, plus přibude další

vlaková doprava (nákladní i osobní) i když na novém svršku. Tudíž hluku by v žádném případě nebylo, ale přibylo.

6. Není nám jasný z dostupné dokumentace ani důvod tak rozsáhlého projektu. Je to nutné? A za jakou cenu (nemyslíme v Kč)?
Efektivita rozšíření dle dokumentace je velice sporná (viz zmiňovaný tunel). Sporný se nám zdá být i celý prezentovaný záměr a údaje uváděné v jednotlivých tabulkách.

Věříme, že vaše stanovisko k danému projektu bude negativní a že budete respektovat názory obyvatel. Doufáme, že vaším zájmem je ochrana životního prostředí a zeleně v Praze.

Rádi se zúčastníme projednávání týkajících se tohoto projektu.

S pozdravem,

Ing. Lubomír Hůla



Milada Hůlová





MIZPP00ATBNY

Ing. Jakub Horn

Mgr. Leona Hornová

Bytem Pod Hloubětínskou zast. 24

Praha 9

Ministerstvo životního prostředí ČR	
Odbor výkonu státní správy I	
Došlo dne: - 3. 02. 2015	
Čís. 285/500/15	příl.
ENV/ 8492/15	

RNDr. Hrušková

Ministerstvo životního prostředí

OVSS I, Kodaňská 1441/46,

101 00 Praha 10

Praha, 30. 1. 2015

Věc: vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námítky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?
 - a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“ (viz. Hluková studie str. 4). Přiložená tabulka, (viz. příloha Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, str. 12) uvádí následující:

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní	nákladní	osobní	Osobní
	den	noc	den	Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní	nákladní	osobní	Osobní
	den	noc	den	Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Podle této tabulky dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vroste nepatrně. Jak vysvětlit rozpor mezi deklarovaný záměrem projektu – zvýšení kapacity pro nákladní dopravu – a odhadovanou intenzitou budoucí dopravy? Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně. Tady jistě není důvod k přidání další koleje. Ale vlaky osobní by měly jezdit 4 x častěji, nárůst z 8 na 32 vlaků denně. Osobní doprava tedy vzroste zásadně. Jaký je cíl rozšíření, kde bude další dopravní návaznost?

b) Nutnost rozšíření?

Z tabulky č. 5 vyplývá, že během dne, kdy je doprava vyšší, projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav. Trať bude směrem do Malešic rozšířena v délce cca 1km. Z údajů vyplývá, že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. (a to i v případě, že vlak jeden rychlostí 20km/hod).

c) Efektivita rozšíření

Troj Kolejná trať se navíc po cca 1000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedených po třech kolejích. K čemu tedy takové rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? Vytvořený „trychtýř“ dopravu zrychlí jen částečně, množství vlaků bude vždy limitováno nejužším místem. (Viz. Hluková studie str. 6 “Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň – Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odbočce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.”) Výsledkem bude brždění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hluchnost.

2. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
- b) Při realizaci bude dle přiložené dokumentace odstraněno 3457 tun stromů a keřů!! Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby.
- c) Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno.
- d) Také Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se stavebním záměrem Českých drah. Stavba mostu vysokého více než 16 metrů jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci hlavního města Prahy i MČ Praha 9.

3. Území lokality starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese.

4. Nedostatky v dokumentaci:

- a) V dokumentaci postrádáme informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil.
- b) Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení.

- c) Není zřejmé, jak vlaky, které budou muset vystoupat na 16 metrů vysoký val, potom zklusají /z druhé strany vystoupají během jednoho kilometru o 5 výškových metrů.

5. Nedostatky Hluková studie

a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící

Str. 14 "Za pozitivum záměru, co do vlivu na relativní snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, respektive výstavba nového železničního spodku a svršku na nové trati, kdy bude vyměněn železniční svršek za nový" – ano, nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zachová v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit.

- b) "Rovněž dalším pozitivem vedoucím ke snížení hlukové expozice v případě předkládaného záměru je výhledové použití nových vlakových souprav opatřenými již kotoučovými brzdami, oproti stávajícím soupravám, které jsou vesměs vybaveny doposud špalkovými brzdami." – tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku, i kdyby se nestavěl nový most. Takové vlaky budou tišší všude. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. To, že moderní vlaky budou v budoucnu méně hlučné, nijak nesouvisí s navrhovaným projektem.

- c) Výše uvedená tabulka: *Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru* uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud byla studie počítána podle této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní) budou hodnoty hluku jistě vyšší.

6) Návrh na jiný způsob realizace:

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Přidání další koleje lze realizovat i jednodušším a z hlediska krajiny a přírody vhodnějším řešením, než je takto vysoký most. Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice?

Jednou z variant, která se nabízí, je vedení trati tunelem, viz. nákres níže.



Věřím, že je vaším zájmem respektovat názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze a že zvážíte mé připomínky k připravovanému záměru. Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož záměr tak, jak je prezentován, bude mít negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy. Ráda se zúčastním i dalších projednávání týkajících se tohoto projektu.

S pozdravem

Jakub Horn

5

Leona Hornová

Leona H



MIZPP00ATBIN

Odesílatel:

Ing. Luboš Rybníček

Pod Hloubětínskou zastávkou 351/11

Praha 9 – Hrdlořezy, 19000

Ministerstvo životního prostředí ČR	
Odbor výkonu státní správy I	
Došlo dne:	- 9. 02. 2015
Čís.	325/500/15 příl.
ENV/	9489/15

Adresát:

Ministerstvo životního prostředí

OVSS I

RNDr. Hrušková

Kodaňská 1441/46

101 00 Praha 10

V Praze, 3. 2. 2015

Věc: námítky k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice – I.etapa (kód záměru: OV1152)

Dobrý den,

rád bych tímto vyjádřil svůj nesouhlas s připravovaným projektem SŽDC „modernizace trati Praha-Libeň a Praha-Malešice – I. Etapa. Tento projekt sám o sobě nemá logiku a zároveň i významně zhorší životní prostředí v oblasti, kde žijeme. Výrazně se zvýší hluk a prašnost. Stavební práce enormně zatíží celé okolí. V případě vybudování této monstrózní stavby dojde také k razantnímu zhoršení estetické stránky okolí našich domovů. Žádám tímto o neudělení kladného stanoviska EIA při zvažování tohoto projektu.

Dále žádám o vaše vyjádření a stanovisko v těchto oblastech.

1. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
- Při realizaci bude dle přiložené dokumentace odstraněno 3457 tun stromů a keřů!! Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby?
- Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen

z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno.

- d) Také Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se stavebním záměrem Českých drah. Stavba mostu vysokého více než 16 metrů jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci hlavního města Prahy i MČ Praha 9.

2. Zatížení území starých Hrdlořez během stavebních prací

- a) Lokalita starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžována hlukem a stavebním ruchem. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese. Stavební práce budou velmi náročné a jistě potrvají více než jeden rok.
- b) Oblast bude zatížena dopravní obsluhou stavby nejen z hlediska hluku, ale i výfukových plynů. Bude potřeba odvézt 80 000 tun odpadu = 12 000 jízd s nákladním autem jen na odvoz odpadu (bez jízd za účelem dovozu materiálu atd.)

3. Nedostatky v dokumentaci:

- a) V dokumentaci postrádáme informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Můžete mi je prosím zaslat?
- b) Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení. Můžete mi prosím zaslat podrobnější vizualizace celé stavby? Stávající považuji za nedostatečné.

4. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?

- a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“ (viz. Hluková studie str. 4). Přiložená tabulka, (viz. příloha Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, str. 12) uvádí následující:

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní den	nákladní noc	osobní den	Osobní Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Podle této tabulky dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vroste nepatrně. Jak vysvětlit rozpor mezi deklarovaný záměrem projektu a odhadovanou intenzitou budoucí dopravy? Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně. Tady jistě není důvod k přidání další koleje. Naopak vlaky osobní by měly jezdit 4 x častěji, nárůst z 8 na 32 vlaků denně. Jedná se tedy o jinou návaznost? Prosím o Vaše vyjádření...

b) Nutnost rozšíření?

Z tabulky č. 5 vyplývá, že během dne, kdy je doprava vyšší, projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav. Trať bude směrem do Malešic rozšířena v délce cca 1km. Z údajů vyplývá, že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. (a to i v případě, že vlak jeden rychlostí 20km/hod). Prosím o Vaše vyjádření...

c) Efektivita rozšíření

Trojkoľná trať se navíc po cca 1000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedených po třech kolejích. K čemu tedy takové rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? Vytvořený „trychtýř“ dopravu zrychlí jen částečně, množství vlaků bude vždy limitováno nejužším místem. Viz. Hluková studie str. 6 “Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň – Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odbočce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.” Výsledkem bude brždění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hluknost. Prosím o vaše vyjádření v této zásadní otázce.

5. Nedostatky Hluková studie

a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící

Str. 14 “Za pozitivum záměru, co do vlivu na relativní snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, respektive výstavba nového železničního spodku a svršku na nové trati, kdy bude vyměněn železniční svršek za nový” – ano, nova výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zůstává v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit. Prosím o zvážení tohoto bodu.

b) “Rovněž dalším pozitivem vedoucím ke snížení hlukové expozice v případě předkládaného záměru je výhledové použití nových vlakových souprav opatřenými již kotoučovými brzdami, oproti stávajícím soupravám, které jsou vesměs vybaveny doposud špalkovými brzdami.” – tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku, i kdyby se nestavěl nový most. Takové vlaky budou tišší všude. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. Nevypovídá to o konkrétní situaci, nesouvisí to s realizovaným záměrem. Prosím o vaše vyjádření...

c) Výše uvedená tabulka: *Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru* uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud byla studie počítána podle této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní) budou hodnoty hluku jistě vyšší. Můžete mi prosím zaslat reálnou studii hlučnosti, která bude odpovídat plánované situaci? Stávající hlukovou studii považuji za zavádějící.

6. Návrh na jiný způsob realizace:

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice? Proč se nerealizuje šetrnější varianta vedení trati tunelem, viz. obr. níže. Jednou z variant, která se nabízí, je vedení trati tunelem.



LUBOŠ RYBNÍČEK



negativní vliv záměru na tento zvláště chráněný druh. Dále doporučuje dopracovat biologický průzkum s ohledem na výskyt a možné ohrožení v dotčených lokalitách přítomné volavky jakožto chráněného druhu.

- 5) Dále v oznámení nebyl vyhodnocen vliv záměru na populaci slavíka obecného, jako na zvláště chráněný druh. Tato skutečnost je důležitá především z toho důvodu, že se realizace záměru předpokládá kácení dřevin a výřez keřů, které jsou charakteristickým biotopem tohoto druhu. Z textu oznámení není zřejmé, kde byl zjištěn výskyt tohoto druhu a jaký vztah bude mít likvidace dřevin k místu výskytu slavíka obecného.

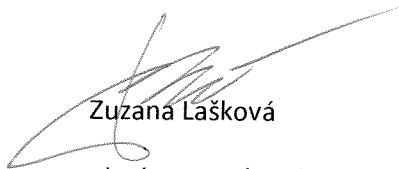
Vliv na lidské zdraví.

V textu oznámení není uveden předpokládaný objem materiálu přepraveného jednotlivými přístupovými cestami ke stavbě. Proto představa 11 nákladních automobilů v ulici Pokorného (str. 71 textu) za den je číslo, které nelze považovat za reálné a je nutné tyto skutečnosti upravit podle skutečných hodnot přeprav. Zcela mimo realitu je počet 4 průjezdů automobilů do 3,5 tuny na této hlavní přístupové cestě ke stavbě. Proto nelze se zpracováním kapitoly, která se zabývá hlukovou zátěží na obyvatelstvo v době realizace záměru souhlasit a je nutné ji dopracovat tak, aby bylo možné informovat obyvatele inkriminovaných ulic o skutečnostech, které vyplývají z realizace stavby.

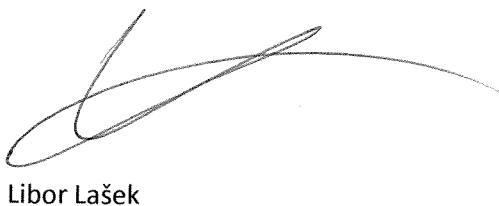
Závěr.

Předložený text oznámení nelze považovat za dostatečný pro rozsah stavby a **doporučujeme jeho dopracování v dokumentaci EIA.**

S pozdravem,



Zuzana Lašková



Libor Lašek

oba bytem: Jívová 178, 190 00 Praha 9 - Hloubětín



MIZPP00P0NC7

Ministerstvo životního prostředí
Úřad pro výkon státní správy
Došlo dne: 10.2.2015
Čís. 351/500/15 příl.
ENV/ 10349/15

Ministerstvo životního prostředí České republiky
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Došlo dne/
čas přijetí: 10-02-2015 Počet listů:
Příloh:

Číslo jednací: 10549 /ENV/ 15 11

Věc: Připomínky k oznámení „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba.“, kód záměru: OV1152

Vážený,

Jsme vlastníci nemovitosti a občané žijící v lokalitě dotčené výše uvedeným záměrem. V těchto připomínkách bychom se rádi vyjádřili k oznámenému záměru, jelikož máme za to, že zamýšlená stavba bude mít negativní vliv na okolní životní prostředí, výskyt chráněných živočišných druhů, okolní zeleň, jakožto i život obyvatel během výstavby i po dokončení díla včetně znehodnocení nemovitého majetku, to vše za účelem rozšíření cca 2,5 km stávající jednokolejné tratě na tři koleje, které budou ústít do železničního tunelu o jedné koleji. Jakkoliv se snažíme pochopit nutnost a význam této stavby, veškeré pro nás představitelné a v záměru uváděné argumenty blednou i s ohledem na skutečnost, že stávající násep i mosty nabízejí již od doby, kdy byly vybudovány, prostor pro rozšíření stávající trati na dvoukolejnou, aniž by byly nutné významné zásahy do okolí. Z tohoto důvodu podáváme tyto připomínky a doporučujeme, aby bylo oznámení dopracováno v dokumentaci EIA.

Při prostudování uvedeného oznámení byly zjištěny nedostatky oznámení, které popisujeme v následujícím textu.

Ochrana přírody.

- 1) Obojživelníci. Oznámení neobsahuje upřesnění lokality rozmnožování ropuchy obecné v rámci lokality Hořejšího rybníka a také neobsahuje migrační trasy k tomuto místu rozmnožování. V důsledku této skutečnosti není možné přijmout opatření k ochraně lokality rozmnožování, ochraně migračních tras (např. ochrana komunikací před vstupem obojživelníků migrujících na rozmnožiště v jarním období) v období stavby záměru. Současně také možnou realizaci záměru dojde k zvýšení provozu na železniční trati a je třeba vyhodnotit možnost ochrany obojživelníků před vstupem do kolejí, neboť za určitých podmínek může kolejiště být nebezpečné pro migrující obojživelníky. Vzhledem k tomu, že nejsou vyhodnoceny migrační trasy, není možné ani provést uvedená vyhodnocení.
- 2) Dále doporučujeme provést předjarní průzkum lokality vzhledem k možnému výskytu skokanů hnědých a provést obdobné vyhodnocení jako u druhu ropucha obecná. Skokan hnědý sice není zvláště chráněným druhem z pohledu zákona o ochraně přírody, ale vzhledem k umístění záměru je možné jej považovat za lokálně cenný druh.
- 3) Plazi. Doporučujeme dopracovat biologický průzkum tak, aby bylo zřejmé, zda výskyt slepýše křehkého je v lokalitě záměru skutečný a následně v případě kladného výsledku vyhodnotit míru negativního vlivu záměru na tento druh a přijmout opatření zmírňující negativní vliv záměru na tento zvláště chráněný druh.
- 4) Ptáci. Doporučujeme dopracovat biologický průzkum tak, aby bylo zřejmé, zda výskyt ledňáčka říčního je v lokalitě záměru skutečný a následně v případě kladného výsledku vyhodnotit míru negativního vlivu záměru na tento druh a přijmout opatření zmírňující

414/500/15,

11581/ENV/15

18.2.2015

Zuzana Lašková

Jívová 178 E

190 00 Praha 9

Městská část Praha 9

Odbor výstavby a územního rozvoje

Sokolovská 14/324, 180 49 PRAHA 9

V Praze dne 2. 2. 2015

Vyjádření k oznámení záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“, kód záměru:OV1152

Na úřední desce Ministerstva životního prostředí bylo zveřejněno oznámení k záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“. Podáváme tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“ (dále jen „záměr“) následující:

Nesouhlasné vyjádření

Jsme občasně bydlící v bezprostřední blízkosti navrhovaného záměru a touto cestou požadujeme, aby proběhl plnohodnotný proces EIA a byla vypracována dokumentace, kde bude záměr podrobně posouzen. Vzhledem k tomu, že se dle vizualizací zcela zřejmě nejedná o rekonstrukci stávající dopravní infrastruktury požadujeme přehodnocení celého procesu schvalování stavebního záměru.

Na plánovaném záměru spatřujeme zejména následující problémy:

Narušení možného nevratného místního biotopu ať zamýšleným záměrem nebo jeho stavbou.

Vážné ohrožení vzácných druhů živočichů ledňáček říční, volavka šedá, skokan, ropuchy aj. Především je důležité upozornit na ledňáčka, který se zde nepochybně vyskytuje a hnízdí přímo v místě plánovaného sídla stavby.

Možné znečištění toku Rokytky v průběhu několikaleté stavby,

Neopodstatněné zvýšení hluku v průběhu i po dokončení samotné stavby

Zhoršení současného stavu a výrazné zatížení životního prostředí nejen při stavbě, ale i po ukončení záměru.

Závěr:

Na základě výše uvedených poznatků jsme přesvědčeni, že je nutné vypracovat detailní přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením zaměřený na ohrožené druhy výše uvedených živočichů a to nejen v místě záměru, ale i v oblasti hlavní příjezdové cesty případného staveniště.

Zuzana Lašková

Libor Lašek

Městská část Praha 9

Doručeno: 03.02.2015

P09 007405/2015

listy:1

přílohy:0

druh:

11/sv:



mc09es5c6337f3



MIZPP00PCND2

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor výkonu státní správy I
Došlo dne: 16. 02. 2015
Čís. 365/500/15 příl. /
ENV/

MINISTERSTVO
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65
Došlo dne: 10-02-2015
Příjeto:

Praha 10

Počet listů:
Příloh: 1/

V Praze dne 29. ledna 2015.

/ENV/ 5

Věc: Vyjádření k záměru „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha -Malešice, I. stavba, kód záměru: OV1152**“, který byl zveřejněn na úřední desce MŽP ČR.

K tomuto záměru podáváme **nesouhlasné vyjádření**.

Jako hlavní důvody našeho stanoviska uvádíme:

Zamýšlenou stavbou dojde ke zhoršení současného stavu životního prostředí.

V dokumentaci není vyřešen problém obyvatel Mandloňové ul. z rodinných domů č. E191, E192, E193 a čp. 944/5 a čp. 1052/7 k přístupu ke svým obydlím po veřejně průjezdné komunikaci, neboť při zaslepení této ulice výstavbou železničního náspu, bude znemožněna dopravní obslužnost jinými než osobními vozidly. Stávající kvalita komunikace neumožňuje oboustranný provoz a nebude mít parametry pro přístup hasičských a záchranných vozů. Vzhledem ke stavu této komunikace však bude přístup v zimních měsících při mrazu či zasnežení zcela znemožněn.

Zamýšlenou stavbou dojde k neúměrnému zvýšení hluku, když stávající hladina hluku bude zachována. V rámci hlukové studie byly vybrány všechny měřící body pod úrovní stávající trati. Hluková studie snižuje míru hluku na základě vlastností použité technologie, ale nebere v potaz, že výše umístěné stavby budou nad úrovní této bariery a hluk bude vyšší.

Dojde k ohrožení chráněných druhů živočichů – např. ledňáčka říčního, skokana zeleného, ropuchy hnědé a dalších. Vykácením části lesa dojde zcela k přerušení biokoridoru přírodní rezervace Smetanka..

Předložený záměr se nazývá „rekonstrukcí stávající dopravní infrastruktury“, když je zcela zřejmé, že o rekonstrukci železniční trati nejde, ale o megalomanský stavební projekt, bez jakéhokoli využití stávajícího traťového úseku. Zároveň popisovaný nárůst dopravy uvádí hlavně nárůst osobní dopravy a nekoresponduje se záměrem převést na tuto trať nákladní dopravu. Tento rozpor pak vznáší otázku validity studie týkající se vlivu na obyvatelstvo v blízkosti trati. Z tohoto důvodu je třeba přehodnotit schvalovací proces stavebního záměru s vypracováním studií ekonomického přínosu stavby a vyhodnocení dopadů stavby na životní prostředí s přihlédnutím k předloženým námitkám.

Jediný způsob, jak se vypořádat se všemi nastíněnými a neřešenými problémy je provést plnohodnotný proces EIA. Bez podrobného posouzení záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice“ není možno vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Ing. Marek Vychodil
Danuše Vychodilová
JUDr. Zdeněk Vychodil
Mandloňová 944/5
Mandloňová 1052/7
190 00 Praha 9

(Handwritten signatures)












podněty od občanů - Modernizace trati Libeň - Malešice

Straková Helena Ing. (ÚMČP.9)

Komu: Ivana.Hruskova@mz
p.cz

16.02.2015 11:08

9 přílohy

      
Militka.pdf Hulovi.pdf Vseteckovi.pdf Vitovi.pdf Cerveni.pdf Dostal.pdf Hrdlovezska zvonicka os.pdf
 
Nemcová.pdf Hornovi.pdf

Dobrý den paní doktorko,

Na základě našeho pátečního rozhovoru Vám předávám skeny připomínek od občanů městské části Praha 9 ke zmíněnému záměru.

Přeji hezký den

Ing. Helena Straková
Odbor životního prostředí a dopravy
Telefon: 283 091 350
Email: strakovah@praha9.cz

Městská část Praha 9
Úřad městské části Praha 9
Sokolovská 14/324
180 49 Praha 9
<http://www.praha9.cz>

Upozornění: Týká-li se tato e-mailová zpráva jednání o smlouvě, bere její adresát v návaznosti na ust. § 1729 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, na vědomí, že Městská část Praha 9, Úřad městské části Praha 9 uzavírá smlouvy dle interních předpisů a důvodné očekávání uzavření smlouvy je tak možné až po příslušném interním schválení smlouvy. V návaznosti na ust. § 1740 odst.3 občanského zákoníku přijetí návrhu na uzavření smlouvy / nabídky / s dodatkem nebo odchylkou předem vylučujeme.

Libuše Militká
Bytem Mezitrat'ová 201/38
Praha 9

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 9 ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI Sokolovská 14/324, Praha 9, 180 49	
Dělo dne:	12. 02. 2015
Přílohy:	
Přijemce:	

Městská část Praha 9

Doručeno: 02.02.2015

P09 006723/2015

listy: 2

přílohy:



mc09es5c633582

Městská část Praha 9

Úřad městské části

Pan Jan Jarolím

Sokolovská 324/14

180 49 Praha 9

Praha, 30. 1. 2015

Věc: Vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námítky a dotazy, které zveřejněná dokumentace vyvolává:

Stavba je plánována mimo jiné na území přírodního parku Smetanka. Most svojí výškou naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- 1) Při realizaci má být dle dostupné dokumentace zlikvidováno 3457 tun stromů a keřů. Je opravdu přínos stavby takový, aby opodstatnil tak obrovskou ztrátu zeleně a zásah do přírodního parku v rámci hlavního města?
- 2) Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné území bude stavbou znehodnoceno.
- 3) Magistrát hlavního města Prahy se také snaží upravovat území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do projektu revitalizace Rokytky s cílem vytvořit koryto potoka s vysokou ekologickou a rekreační hodnotou a nad tímto se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o zachování přirozeného a přírodního vzhledu okolí Rokytky tak stojí v rozporu se stavebním záměrem.
- 4) Existuje i nějaký jiný návrh, který citlivěji řeší vliv stavby na životní prostředí?

5) Z jakého důvodu je stavba vedena jako modernizace stávající stavby, když se podle projektu jedná o stavbu novou?

6) Požaduji, aby proběhl plnohodnotný proces EIA.

Věřím, že je Vaším zájmem respektovat názory obyvatel a že zvážíte mé připomínky k připravovanému záměru. Děkuji předem za Vaši odpověď.

S pozdravem

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Libuše Militká', with a small vertical mark above the final 'á'.

Libuše Militká

Městská část Praha 9

Doručeno: 02.02.2015

P09 006761/2015

listy: 2

přílohy:



mc09e55c63359f

Pavel Dostál
Jívová 14
Praha 9

Městská část Praha 9
Úřad městské části
Pan Jan Jarolím
Sokolovská 324/14
180 49 Praha 9

Věc: Modernizace železniční trati Libeň -Malešice

Shodou náhod jsem se dozvěděl o plánované výstavbě železniční trati v blízkém okolí mého bydliště,když jsem se informoval na okolní pozemky.

Domnívám se,že ještě předtím než MČP 9 zaujme ke stavbě stanovisko,měla by informovat nebo lépe vstoupit do dialogu s majiteli dotčených nemovitostí.Moje nemovitost leží asi 50 metrů od stávající trati,to znamená,že podle studie by plánovaná trať měla vést zhruba 20 metrů od mého domu,respektive nad ním(plánovaná výška trati v konkrétním místě je 16 metrů).

Když toto pominu,zarážejí mne na tomto projektu další věci.

Přesto,že je projekt obsáhle zpracovaný,není mi jasný přínos této stavby.Zvýšení kapacity traťového úseku,který se po kilometru stejně opět zúží do jedné koleje v tunelu pod Českobrodskou je pro mne nepochopitelný.

Zrovna tak nepochopitelné je pro mě narušení přírodního lokality Smetanka a okolí Rokytky ,do kterého magistrát investoval nemalé prostředky a dle mého názoru je nyní přírodní ozdobou Prahy. V této přírodní rezervaci žije velký počet živočichů,které by tu asi málokdo hledal.Stavba by zcela ovlivnila biotop v této lokalitě. To jak toto území popisuje studie(„pod keři jsou hojně naházeny odpadky,plasty,papír,ale i šatstvo a koberce“) je způsob účelový.

Zcela stejně je zpracována i hluková situace v okolí trati.Výsledky měření ,které zde probíhaly neodpovídají realitě. V den měření zde projelo jen malé množství vlaků v porovnání s ostatními dny a všechny dodržovaly předepsanou rychlost,což se jindy děje jen výjimečně.Jsem si jistý,že ani v současné době nejsou dodrženy hygienycké limity hluku.

Proto požaduji,aby si Městská část Praha 9 nechala zpracovat svoje měření hluku o kterém dráhy nebudou informovány.

V posledních dvou letech jsem do rekonstrukce svého domu vložil nemalé prostředky. V porovnání se stavbou trati jde o zanedbatelnou částku,u mně se však jedná o životní úspory. Dovedete si konkrétně Vy představit,že Vám po rekonstrukci domu bude nad hlavou jezdit více jak 100 vlakových souprav denně??

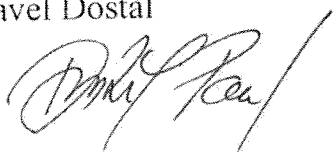
I kdybych se rozhodl odstěhovat, stavba trati výrazně sníží hodnotu mého domu na „téměř neprodejné“.

Pevně věřím, že Praha 9 bude hájit práva a zájmy svých občanů a nikdy nedopustí realizaci této nesmyslné stavby, která má znehodnotit nejen obytnou zónu, ale i přírodní park. Žádné klady jsem v tomto projektu nenašel.

Předem děkuji za Váš čas a budu očekávat informace o dalším vývoji schvalování (zamítání) plánované výstavby.

S pozdravem

Pavel Dostál

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pavel Dostál', with a long horizontal stroke extending to the right.

414/500/15, 11581/ENV/15

18.2.2015

Jaroslav Kasl

Mandlonova 13

Stavební odbor Praha 9

Praha 9

tel 608337336

Mé připomínky viz
Poslední list.

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 9 ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI Sokolovská 14/324, Praha 9, 180 49	
Došlo dne:	02. 02. 2015
Přílohy:	
Příjemce:	<i>h</i>

Praha, 30. 1. 2015

Věc: **vyjádření k záměru modernizace trati Praha – Libeň a Praha – Malešice** _

Na úřední desce jsem našla informaci MŽP, že bylo zahájeno zjišťovací řízení (tzv. EIA) v záměru modernizace traťového úseku Praha – Libeň a Praha – Malešice. Vzhledem k tomu, že se celý plánovaný záměr týká okolí mého bydliště, vyjadřuji k němu své následující námítky a dotazy, které dostupná dokumentace vyvolává:

1. Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?
 - a) Z dokumentace celého projektu není zřejmé, co je hlavním důvodem k realizaci projektu. V záměru stavby je uváděno: „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“ (viz. Hluková studie str. 4). Přiložená tabulka, (viz. příloha Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, str. 12) uvádí následující:

Městská část Praha 9

Doručeno: 02.02.2015

P09 006893/2015

listy: 1

druh:

přílohy: 0

l1/sv:



mc09es5c6335fe

Tabulka c. 5: Intenzita železniční dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru

	nákladní	nákladní	osobní	Osobní
	den	noc	den	Noc
2000	30	20	8	1
stávající stav	23	16	8	1
nový stav	40	22	32	8

Podle této tabulky dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vroste nepatrně. Jak vysvětlit rozpor mezi deklarovaný záměrem projektu – zvýšení kapacity pro nákladní dopravu – a odhadovanou intenzitou budoucí dopravy? Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně. Tady jistě není důvod k přidání další koleje. Ale vlaky osobní by měly jezdit 4 x častěji, nárůst z 8 na 32 vlaků denně. Osobní doprava tedy vzroste zásadně. Jaký je cíl rozšíření, kde bude další dopravní návaznost?

b) Nutnost rozšíření?

Z tabulky č. 5 vyplývá, že během dne, kdy je doprava vyšší, projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav. Trať bude směrem do Malešic rozšířena v délce cca 1km. Z údajů vyplývá, že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. (a to i v případě, že vlak jeden rychlostí 20km/hod).

c) Efektivita rozšíření

Trojkoľná trať se navíc po cca 1000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedených po třech kolejích. K čemu tedy takové rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? Vytvořený „trychtýř“ dopravu zrychlí jen částečně, množství vlaků bude vždy limitováno nejužším místem. (Viz. Hluková studie str. 6 “Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň – Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odboce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.”) Výsledkem bude brždění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hlučnost.

2. Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most, vedený ve výšce více než 16 metrů, naruší území přírodního parku hned v několika směrech:

- a) Stavba svou výškou rozhodně významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Most vytvoří hlavní krajinnou dominantou celého území.
 - b) Při realizaci bude dle přiložené dokumentace odstraněno 3457 tun stromů a keřů!! Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby.
 - c) Důvodem k vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je stále více využíváno k procházkám a rekreaci obyvatel, nejen z přilehlého okolí. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno.
 - d) Také Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se stavebním záměrem Českých drah. Stavba mostu vysokého více než 16 metrů jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci hlavního města Prahy i MČ Praha 9.
3. Území lokality starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem. Opomineme-li stavební aktivity soukromých investorů, jsou to akce většího rozsahu. Některé akce alespoň přinesly občanům jisté změny k lepšímu, i když trvaly déle, než se původně předpokládalo – odbahnění Hořejšího rybníka, meandry a revitalizace Rokytky. Další z akcí – přidání třetí koleje na traťovém úseku Libeň – Běchovice, přinesla občanům jenom zhoršení kvality životního prostředí a to v průběhu stavby i po jejím dokončení. Nyní České dráhy plánují další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez žádná pozitiva nepřinese.

4. Nedostatky v dokumentaci:

- a) V dokumentaci postrádáme informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil.
- b) Vizualizace v příloze Architektonická studie jsou zavádějící. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení.
- c) Není zřejmé, jak vlaky, které budou muset vystoupat na 16 metrů vysoký val, potom zklusají /z druhé strany vystoupají během jednoho kilometru o 5 výškových metrů.

5. Nedostatky Hluková studie

a) argumentace v Hlukové studii je zavádějící

Str. 14 "Za pozitivum záměru, co do vlivu na relativní snížení hlu

nosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, respektive výstavba nového železni

ního spodku a svršku na nové trati, kdy bude vyměněn železni

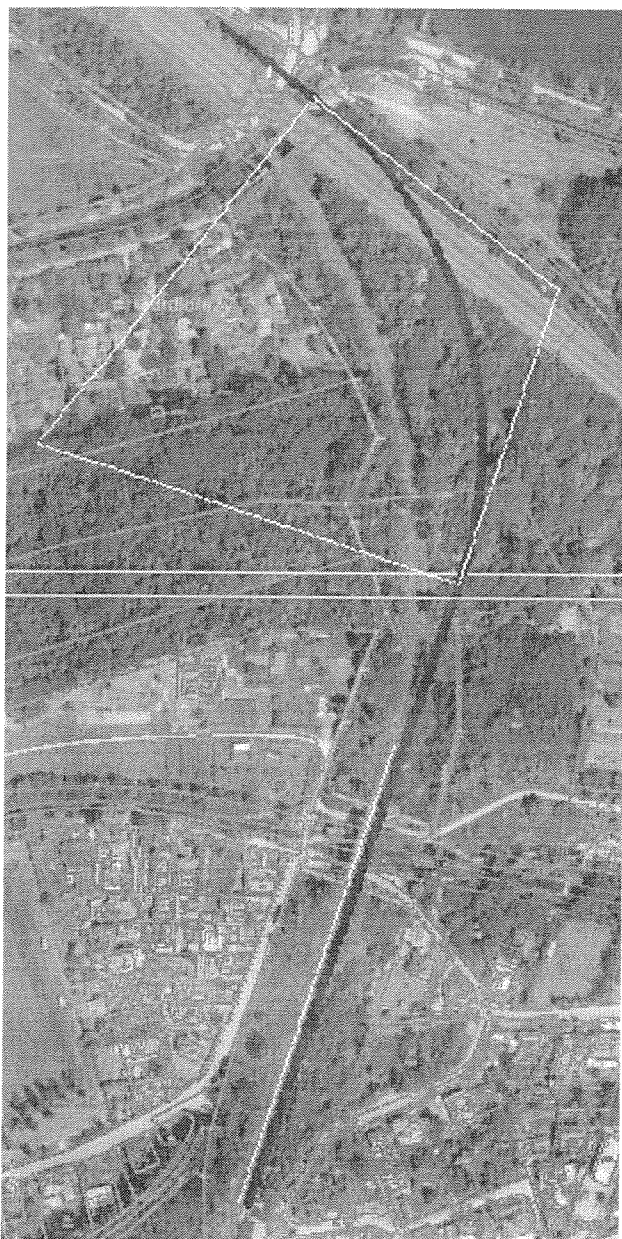
ní svršek za nový" – ano, nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zachová v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, ať už jakkoli tichá, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit.

- b) "Rovněž dalším pozitivem vedoucím ke snížení hlukové expozice v případě předkládaného záměru je výhledové použití nových vlakových souprav opatřenými již kotou
- c) ovými brzdami, oproti stávajícím soupravám, které jsou vesměs vybaveny doposud špalkovými brzdami." – tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku, i kdyby se nestavěl nový most. Takové vlaky budou tišší všude. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. To, že moderní vlaky budou v budoucnu méně hlučné, nijak nesouvisí s navrhovaným projektem.
- d) Výše uvedená tabulka: *Tabulka c. 5: Intenzita železni*
- e) *ní dopravy stávající stav a stav po realizaci záměru* uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud byla studie počítána podle této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní) budou hodnoty hluku jistě vyšší.

6) Návrh na jiný způsob realizace:

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? V jiném úseku nebo jiným způsobem? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Přidání další koleje lze realizovat i jednodušším a z hlediska krajiny a přírody vhodnějším řešením, než je takto vysoký most. Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice?

Jednou z variant, která se nabízí, je vedení trati tunelem, viz. nákres níže.



Věřím, že je vaším zájmem respektovat názory obyvatel a chránit životní prostředí a zeleň v Praze a že zvážíte mé připomínky k připravovanému záměru. Předpokládám, že MŽP ČR vyjádří k záměru zamítavé stanovisko, jelikož záměr tak, jak je prezentován, bude mít negativní dopad na životní prostředí nejen v lokalitě Hrdlořezy. Ráda se zúčastním i dalších projednávání týkajících se tohoto projektu.

S pozdravem

Jaroslav Kasl

Naprosto se ztotožnuji s tímto vypracováním p Hronové

a jeste dodávám, že zásadně nesouhlasím z umístěním nových 2 výhybek přímo před naším rodiným domem v ulici Mandlonová A žádám Vás o přivolání mne ke každému jednání které bude k teto stavbě probíhat tel 608337336



