

Praha dne 12. května 2021
Č. j.: MZP/2021/500/1427
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/183

ZÁPIS

z veřejného projednání podle ustanovení § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) a § 3 vyhl. č. 453/2017 Sb. o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

„Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“

konaného dne 18. března 2021 v 15:00 prostřednictvím webové aplikace Cisco Webex Meetings.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 1. 7. 2019 obdrželo Ministerstvo životního prostředí žádost oznamovatele o provedení zjišťovacího řízení spolu s oznámením, které zpracovala Ing. Kateřina Hladká, PhD., osoba autorizovaná pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 8. 11. 2019 byl vydán závěr zjišťovacího řízení o tom, že uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude předmětem dalšího posuzování.
- Dne 15. 7. 2020 byla ze strany oznamovatele předložena dokumentace záměru, která byla opět zpracována Ing. Kateřinou Hladkou, PhD.
- Dne 20. 7. 2020 byla prostřednictvím MŽP OVSS I rozeslána informace o dokumentaci spolu s žádostí o vyjádření
- Dopisem ze dne 18. 8. 2020 byl Ing. Vladimír Láznička, PhD., držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, pověřen příslušným úřadem, tj. MŽP OVSS I zpracováním posudku k předmetné dokumentaci
- Dne 8. 3. 2021 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace záměru ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 18. 3. 2021 od 15:00 prostřednictvím bezplatné internetové aplikace Cisco Webex Meetings.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Mgr. Kateřina Třešňáková, pracovnice Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání je představení záměru, dokumentace, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených orgánů státní správy, vyjádření dotčené veřejnosti a veřejnosti k posouzení vlivů záměru „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

- Zástupci oznamovatele: Mgr. Kristýna Zýková
- Zpracovatel dokumentace: Ing. Kateřina Hladká, PhD.
- Zpracovatel posudku: Ing. Vladimír Láznička, PhD.
- Zástupci města Černošice: Mgr. Filip Kořínek - starosta, Ing. Petr Wolf – místostarosta
- Zástupci města Dobříchovice: Ing. Petr Hampl – starosta, Mgr. Pavel Mráz – tajemník, Ing. arch. František Štáfek - spolupracovník
- Zástupce města Řevnice: Ing. Tomáš Smrčka – starosta
- Zástupce AOPK, správa CHKO Český Kras – Mgr. Tomáš Tichý
- veřejnost

Celkem se veřejného projednání zúčastnilo cca 50 osob.

6. Program veřejného projednání

- Úvod
- Vystoupení zástupců jednotlivých stran
- Diskuze
- Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Mgr. Třešňáková (osoba pověřená dle § 3 odst. 2 vyhlášky č. 453/2017 Sb.) a všem přítomným objasnila, že s ohledem na aktuální opatření Ministerstva zdravotnictví a Vlády ČR vyhlášenými v souvislosti s nálezou COVID-19 bude veřejné projednání uskutečněno prostřednictvím bezplatné internetové aplikace Cisco Webex Meetings. Zároveň stručně vysvětlila některá technická specifika a základní funkce této aplikace a stejně tak základní principy konání veřejného projednání. Následně upozornila všechny přítomné, že z celého veřejného projednání je v souladu s ust. § 17 odst. 5 zákona EIA pořizován zvukový záznam, který bude archivován na příslušném úřadě, a bude všem případným zájemcům k dispozici.

Následovalo seznámení zúčastněných s programem veřejného projednání, časová rekapitulace procesu EIA a představení jednotlivých zúčastněných.

V druhé části veřejného projednání vystoupili, v souladu s programem veřejného projednání, zástupci jednotlivých stran. Představení záměru z pohledu jeho kapacity, charakteristiky, vlivu na jednotlivé složky životního prostředí aj. proběhlo ze strany zpracovatelky dokumentace, Ing. Kateřiny Hladké, PhD.

Následně byli vyzváni zástupci dotčených samosprávných územních celků a dotčených orgánů státní správy k vznesení připomínek (pokud tak neučinili písemnou formu v termínu k tomu určeném). Připomínky (uvedené dále) vznesl zástupce AOPK, správy CHKO Český kras, Mgr. Tomáš Tichý.

- Záměr ovlivní předměty ochrany chráněné dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“), na území přírodní rezervace Voškov a 1. a 2. zóny odstupňované ochrany přírody Chráněné krajinné oblasti Český kras. Jedná se především o sanaci skalních svahů. Sanace skalních svahů představuje novou stavbu, jejíž povolování a umístování je dle § 26 odst. 2. písm. a) ZOPK na území 1. zóny a na území přírodní rezervace dle § 34 odst. 1 písm. c) ZOPK zakázána. Úplné čištění vegetace v

rámci sanace skalních svahů dále představuje činnost, která způsobí podstatné změny v biologické rozmanitosti, struktuře a funkci ekosystémů anebo nevratně poškozuje půdní povrch a tím pádem je dle § 26 odst. 3 písm. a) ZOPK zakázána na území 1. a 2. zóny CHKO Český kras. Výjimky ze zákazů ve zvláště chráněných územích podle § 26 a § 34 ZOPK může orgán ochrany přírody povolit v případě, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody.

- Záměr zasahuje také do ochranného pásma přírodní rezervace Voškov. K umístování, povolování nebo provádění staveb v ochranném pásmu zvláště chráněného území je dle § 37 odst. 2 ZOPK nutný souhlas orgánu ochrany přírody.
- Následující zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů mohou být negativně ovlivněny záměrem: užovka podplamatá (*Natrix tessellata*), morčák velký (*Mergus merganser*), lomikámen trsnatý křehký (*Saxifraga rosacea* subsp. *sponhemica*), lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), hohol severní (*Bucephala clangula*), holub doupňák (*Columba oenas*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), volavka bílá (*Ardea alba*), bobr obecný (*Castor fiber*), netopýr vousatý (*Myotis mystacinus*), lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*), třemdava bílá (*Dictamnus albus*), tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), čmeláci rodu *Bombus*, ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), čírka modrá (*Anas crecca*), potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*), potápka roháč (*Podiceps cristatus*), rorýs obecný (*Apus apus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*). V území záměru se též vyskytují 4 zvláště chráněné druhy netopýrů, které mohou být záměrem negativně ovlivněny a které nejsou uvedeny v hodnocení. Tři druhy jsou vázány na dutiny vzrostlých stromů, které mají být pokáceny (konkrétně netopýr vodní (*Myotis daubentonii*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*) a netopýr stromový (*Nyctalus leisleri*). Netopýr severní (*Eptesicus nilssonii*) je dále vázán na skalní štěrbinu, které mohou být sanovány.

Zvláště chráněné rostliny jsou dle § 49 ZOPK chráněny ve všech svých podzemních a nadzemních částech a všech vývojových stádiích; chráněn je rovněž jejich biotop. Je zakázáno tyto rostliny sbírat, trhat, vykopávat, poškozovat, ničit nebo jinak rušit ve vývoji. Dle § 50 ZOPK je zakázáno škodlivě zasahovat do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů, zejména je chytat, chovat v zajetí, rušit, zraňovat nebo usmrcovat. Není dovoleno sbírat, ničit, poškozovat či přemísťovat jejich vývojová stadia nebo jimi užívaná sídla. Výjimky ze zákazů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 46 odst. 2, § 49 a § 50 ZOPK v případech, kdy jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo v zájmu ochrany přírody, povoluje na žádost toho, kdo zamýšlí uskutečnit škodlivý zásah, orgán ochrany přírody dle § 56 ZOPK.

V hodnocení podle § 67 ZOPK z června 2020 jsou uváděny následující zvláště chráněné druhy, které by mohly být negativně ovlivněny záměrem: dřín jarní (*Cornus mas*) a chrpa chlumní (*Centaurea triumfetti*). Na základě dosavadních znalostí, především na základě podrobného botanického inventarizačního průzkumu z let 2017 a 2018, může Agentura konstatovat, že tyto zvláště chráněné druhy se vyskytují mimo rozsah území přímo ovlivněné záměrem.

AOPK žádá dodržování následujících podmínek:

1. Pro fázi výstavby bude stanovena odborně způsobilá osoba (biologický dozor). Tato osoba bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle ZOPK, bude kontrolovat dodržování požadavků zejména v rizikových úsecích z hlediska vegetace (PR

- Voškov). Pravidelně bude konzultovat práce se zástupci Agentury. Operativně bude přijímat opatření pro odvrácení nebezpečí zranění nebo usmrcení zvláště chráněných druhů obratlovců a dozorovat opatření pro ochranu lomikamene trstnatého.
2. Před zahájením stavby provést prohlídku staveniště a odchytil a transferovat nalezené jedince plazů a obojživelníků (většinu jedinců lze najít pod úkryty, které může tvořit skalní štěrbiny, větší kamenivo, padlé kmeny, větve, klestí nebo desky atd.).
 3. V místech s výskytem plazů a obojživelníků bude prostor staveniště opatřen mobilními bariérami, které zamezí vstupu těchto živočichů z okolí a následně bude prováděn jejich záchranný transfer. Tyto mobilní bariéry musí být v období migrace plazů a obojživelníků denně kontrolovány a živočichové přemísťovány.
 4. Před kácením vzrostlých dřevin s potenciálními dutinami provést chiropterologický průzkum s cílem identifikovat případný výskyt netopýrů, kteří mohou využívat stromové dutiny pro své kolonie.
 5. Kácení dřevin provádět pouze v období od 1.11. do 31.3, mimo hnízdní dobu ptáků, kromě vzrostlých topolů; vzrostlé topoly a další dřeviny, jejichž dutiny mohou sloužit jako úkryty pro kolonie netopýrů, je možné kácet pouze v období od 20.9. do 31.10., po předchozím chiropterologickém průzkumu a za přítomnosti odborného dozoru.
 6. Při odstraňování dřevin nesmí být dřeviny (kromě vzrostlých topolů) štěpkovány, páleny nebo ukládány na místě. Zajištěn bude odvoz vytěžených dřevin. Vybrané vzrostlé dřeviny (topoly) ponechat na místě samovolnému rozpadu.
 7. Obecné požadavky ke stavbám propustků:
 - o u všech nově budovaných propustků budou betonové trubní a rámové díly na vtokové i výtokové straně seříznuty šikmo podle sklonu náspu a osazeny do kamenného ostění;
 - o ke kamennému odláždění a obkladům bude použit výhradně přírodní materiál místního původu (tzn. zejm. lomový vápenec);
 - o u trubních propustků bude zajištěna možnost suché migrační cesty vytvořením složeného profilu s aspoň jednou postranní bermou, zhotovenou např. pomocí rovnání kameniva nebo dozděním;
 - o na vtokové straně bude vždy aspoň jedna plocha svahu upravena v mírnějším sklonu (tzn. cca 1:1,5 – 1:2), který umožní oboustrannou průchodnost pro volně žijící živočichy;
 - o v místě vtoku a výtoku nesmí být usazovací jímky s kolmými stěnami, uvnitř propustků nesmí být bariéry vyšší než 5 cm a nesmí zde vznikat trvale zatopená místa;
 - o povrch dna rámových propustků nesmí být tvořen souvislými zpevněnými betonovými nebo asfaltovými plochami; povrch by měl být v maximální míře přirozeného charakteru – tvořený nejlépe zeminou, případně štěrkem nebo oblázky.
 8. Propustek evid. km 27.496 (SO 10-38-11) – nový propustek nebude trubní, ale rámový; navržen bude v takových rozměrech, aby - ve srovnání se stávajícím propustkem - nedošlo ke snížení jeho migračního potenciálu (žádoucí by naopak bylo jeho zvýšení).
 9. Veškeré stavby kamenných opěrných zdí (a vůbec kamenných prvků u všech stavebních objektů) budou provedeny výhradně z místního druhu kamene.
 10. V případě realizace protihlukových stěn, umožní-li to konkrétní situace, budou protihlukové stěny, které by představovaly místní migrační bariéru provedeny tak, aby usměrňovaly živočichy pohybující se podél ní, směrem k migračnímu objektu.
 11. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika

bude podložena záchytnými vanami. Doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků.

12. Při realizaci stavebních objektů SO 10-38-41 a SO 10-38-43 bude přítomný stálý biologický dozor.
13. Před realizací stavebních objektů SO 10-38-41 a SO 10-38-43 proběhne místní šetření za účasti biologického dozoru, realizační firmy a zástupce Agentury, kde budou stanoveny konkrétní podmínky kotvení a pohybu pracovníků.
14. V rámci stavebního objektu SO 10-38-43 budou do projektu zapracovány tzv. vynechávky v sítích (5 ploch, viz příloha 2d hodnocení dle § 67 zákona), na těchto plochách a také na místech dalších výskytů lomikamene trsnatého (*Saxifraga rosacea*) nebude provedeno čištění skal. Tato místa určí biologický dozor.
15. V rámci stavebního objektu SO 10-28-41 nebudou místa s výskytem lomikamene trsnatého zbavena bylinné vegetace.
16. Trsy lomikamene trsnatého situované v místech, kde nedojde k pokládce ocelových ochranných sítí, budou po dobu realizace chráněny dočasnou konstrukcí, např. dřevěným bedněním nebo budou překryty gumovými pásy fixovanými do skalní stěny po dobu prací, maximálně však po dobu dvou týdnů. Podepřeny budou např. dřevěnými latěmi, aby kryt nedoléhal zcela na rostliny. Sanační práce v místech výskytu lomikamene trsnatého nesmí probíhat v období od 1. května do 31. srpna.
17. V případě trsů lomikamene trsnatého rostoucích v přímém střetu s patkami stožárů trakčního vedení a umístěním ochranných plotů, vč. jejich kotvení lze navrhnout záchranné transfery v rámci lokality PR Voškov. Cílová místa budou konzultována se zástupci Agentury.
18. V případě alternativní realizace protihlukových stěn (PHS) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 12 cm.
19. Zemina z míst s výskytem invazních druhů rostlin, zejména křídlatek, nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku. Během stavebních prací je třeba předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových ložisek výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat, zejména křídlatky.
20. Technické prvky ochrany skalních svahů (těžké záchytné ploty, dynamické bariéry, lehké ploty, pletivové (dvouzákrtové) sítě, ocelové podložky, georochože atd.) budou provedeny v takovém barevnosti, aby byl minimalizován jejich vizuální projev v krajinné scéně a bylo podpořeno jejich zapojení do okolního přírodního prostředí (minimalizace kontrastního projevu). Konkrétně se bude jednat opatření těchto prvků barevnými nátěry v odstínech odpovídajících barevnosti okolního přírodního prostředí (horninového podkladu, vegetace).

Přesné barevné řešení těchto prvků použitých pro zabezpečení skalních svahů bude zapracováno do následných stupňů projektové dokumentace (pro stavební povolení) a projednáno s Agenturou.

Požadavky z hlediska ochrany krajinného rázu ke konkrétním stavebním objektům ochrany skalních svahů:

- SO 10-38-41 (km 26,620-26,820)
- SO 10-38-43 (km 27,600-27,800)

Ocelové konstrukce dynamických bariér (DB1, DB2, DB3) a těžkého ochranného plotu (TOP1-5) budou opatřeny nátěrem matné šedohnědé (RAL 7013) nebo šedé (RAL 7012) barvy. Pletivové výplně budou provedeny buď v jednom z uvedených odstínů, nebo budou v černém barevném provedení.

V následných stupních projektové dokumentace bude prověřen a navržen posun dynamických bariér a ochranných plotů do nejnižších možných výškových úrovní skalní stěny.

- o SO 10-38-42 (km 27,180-27,380)
- o SO 10-38-44 (km 28,140-28,450)

Pletivo bude provedeno buď v odstínu RAL 7013 nebo RAL 7012 nebo bude v černém barevném provedení.

Ocelové podložky pro uchycení ocelových dvouzákrutových sítí budou provedeny v matné šedohnědé (RAL 7013) nebo šedé (RAL 7012) barvě, případně budou opatřeny černým nátěrem – dle barevnosti v místě přítomného podkladu.

Georochože budou svým barevným řešením přizpůsobeny barvě skalního a půdního podkladu.

Po uvedeném přehledu připomínek byla zahájena diskuzní část.

Pan R. B. z Černošic uvedl, že hluková studie, jež je součástí dokumentace, vychází z výhledového počtu vlaků pro rok 2025, který je 28 nákladních vlaků/den. Uvedený údaj však neodpovídá asi současnému stavu, přičemž se ve výhledu očekává významné navýšení nákladní dopravy (v uvedeném odkazuje na dokumenty ŽESNAD a Správy železnic na jejich webových stránkách). U vlaků dálkové nákladní dopravy se v daném úseku ve výhledovém stavu předpokládá až 60 vlaků/den. Dle jeho názoru je tedy nejdůležitější vstupní parametru Hlukové studie podhodnocen na 1/2. Požaduje proto přepracovat hlukovou studii na uvedený výhledový stav, který nastane po dobudování koridoru do Německa.

Ing. K. Hladká, PhD. k uvedenému uvedla, že Hluková studie (HS) vychází z podkladů výhledové dopravní technologie pro rok 2025 a byla odsouhlasena oznamovatelem, tj. Správou železnic, s.o. (SŽ) jako součást dokumentace. Dále odkazuje na údaje uvedené v HS o počtu nákladních vlaků (NV) v jednotlivých úsecích:

Radotín – Dobřichovice = 42 NV

Dobřichovice – Řevnice = 40 NV

Řevnice – Karlštejn = 32 NV.

O požadavku ŽESNAD na počet 60 NV/den ví, uvedené však konzultovali s dopravním technologem (jenž zpracovával podklady pro dokumentaci EIA), který uvedl, že počet 60 NV/den je technologické maximum trati, které ani v dlouhodobém výhledu nelze realizovat. Jí uvedené počty NV výše jsou opravdu počty, které byly odouhlaseny SŽ, neboť se nechává určitá volná kapacita pro osobní dopravu.

Při zpracování HS se vychází z roční denní intenzity v pracovní dny, tj. aritmetický průměr denních intenzit dopravy ve všech pracovních dnech v roce. Uvedené počty vlaků jsou tedy průměrné denní intenzity (uvedené uvádí, neboť se v rámci připomínek často opakovaly námitky rozporující počty vlaků, které v některých dnech po trati reálně jezdí). Ing. Hladká dále uvedla, že v dlouhodobém výhledu se v zájmovém území Praha – Beroun – Hořovice připravuje nová železniční stavba tunelu, v rámci které je uvažováno s vedením dálkové nákladní dopravy i osobní dopravy tak, aby se trať údolní (č. 171).

Diskuzi na uvedené téma doplnil technický náměstek Správy železnic za úseku investic, který uvedl, že počty nákladních vlaků opravdu byly konzultovány s ŽESNAD a odpovídají tomu, jak byly prezentovány Ing. Hladkou, ale po zohlednění té prezentované druhé trati (tunel), tzn. nákladní dálková doprava i dálková osobní doprava by měly přejít do zmiňovaného tunelu. Dále uvádí, že pokud jsou počty vztaženy pro rok 2025, tak odpovídají, protože v tu dobu ještě nebude elektrizována trať z Plzně do Domažlic na německou stranu a stejně tak chybí elektrizace

trati na německé straně. Tímto patrně došlo k určité disproporcii ve zmiňovaných počtech, jde však o nedorozumění a výkon trati (60 NV/den) je opravdu počítán na dvě tratě, tj. 4 koleje.

Pan R.B. uvedl, že z Děčína na Německou stranu jezdí cca 100 NV/den a až dojde ke zkapacitnění předmětné trati, část z těchto vlaků se přesune na zkapacitněnou trať, k čemuž však pravděpodobně dojde dřív, než bude zprovozněn zmiňovaný tunel.

Občanka Černošic namítla, že žije poblíž mostu a v noci, kdy jezdí hodně nákladních vlaků, je pro ně hluková zátěž opravdu zásadní. Pokud by tedy bylo možné nastavit protihlukové stěny (PHS) na tu stranu, kde se nachází domy, popř. by se realizovala i jiná protihluková opatření, opravdu by toto ocenili.

Ing. Hladká uvedla, že v rámci HS hodnotili stav, kdy stávající most je realizován jako ocelový příhradový s prvkovou mostovkou. Nově je však navržen most s průběžným kolejovým ložem. Už tato konstrukční změna bude mít zásadní vliv na míru produkovaného hluku. Další opatření (antivibrační rohož, 1,10 m vysoká pohltivá zábradlí instalovaná po obou stranách trati) však tento vliv ještě sníží. Oproti stávajícímu stavu (z roku 2019, kdy byla měření pro potřeby HS realizována) tak dojde ke snížení hlukové zátěže o 3 dB (což pro ilustraci představuje např. navýšení dopravy o 100 %). Jedná se tedy o významné snížení hluku, kdy se např. u výpočtového bodu Černošice č.p. 643 lze dostat až na hodnoty hluku 62,9 dB ve dne a 59,3 dB v noci.

Do diskuze se následně zapojil Ing. Oldřich Sládek, zástupce ŽESNAD, který uvedl, že je pravdou, že než bude realizován tunel, není jiná možnost než vést nákladní dopravu po předmětné trati. Dále uvedl, že rozumí obavám z hluku, nicméně již samotná rekonstrukce trati sníží zatížení hlukem, nadto je čím dál více investováno do nákupu nových tichých vozů. Dle jeho názoru je nutné se s určitou mírou hlukového zatížení z železniční dopravy potřebovat naučit žít, neboť dle jeho odhadu bude tunel realizován nejdříve v roce 2045.

Zástupce veřejnosti Slunečná požadoval doplnit HS o analýzu hlukového zatížení se zohledněním optimalizace, neboť je v plánu zvýšení rychlosti vlaků až na 130 km/h (dnes vlaky jezdí 60-80 km/h) a současná hluková studie toto navýšení rychlosti dle jeho názoru nezohledňuje. Dále vyjádřil pochybnosti nad uvedenými počty NV v noci, když současný stav uvádí 8 NV/noc a výhledový stav v roce 2025 rovněž 8 NV/noc. S ohledem na optimalizaci trati dle jeho názoru nelze uvedeným počtům důvěřovat a proto požaduje vyhodnotit navýšení objemu dopravy na hlukovou situaci a to v horizontu min. 10 let po dokončení rekonstrukce.

Zástupce Slunečná dále uvedl, že je trať navržena tak, aby byla stále na hraně hlukových limitů pro starou hlukovou zátěž, které přetrvávají z dob hluboké minulosti. Z tabulky č. 82 na str 211 dokumentace citoval hodnoty pro výhledový stav v roce 2025, tj. 69,4 dB ve dne a 65,8 dB v noci, přičemž zákonné limity se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž jsou 70 dB ve dne a 65 dB v noci. Dle uvedeného je tedy patrné, že se navrhuje stavba, která bude i dnes na hraně hlukových limitů a nepočítá se tak s rezervou a s možnou změnou trati (vyšší rychlosti, vyšší počty vlaků, větší a těžší vlaky atd.).

Další požadavek se týkal protihlukových stěn na černošickém mostě, které jsou v současnosti navrženy o výšce 1,1 m (tzv. pohltivé zábradlí). Zástupce veřejnosti je požaduje navýšit na výšku 2 m, příp. realizovat veškerá možná protihluková opatření, která je možné v daném místě využít. Uvedené navýšení je dle jeho názoru finančně nevýznamné v rámci rozpočtu pro celou stavbu.

Ing. Hladká, PhD. uvedla, že v HS je doloženo, že stávající traťová rychlost pro rok 2000 až 2019 je v rozsahu 80 – 100 km/h, ve výpočtu pro výhledový rok 2025 pak byly zadány výhledové rychlosti max 100 km/h pro nákladní dopravu a max. 130 km/h pro osobní dopravu. Tyto údaje byly podkladem pro zpracování HS a není tak pravda, že HS vycházela ze stávajících rychlostí.

Dále je nezbytné zmínit, že osobní vlaky uvedenou max. rychlostí s největší pravděpodobností jezdit nebudou, neboť pravidelně zastavují v zastávkách. Uvedenou rychlostí tak mohou jezdit pravděpodobně jen vlaky spěšné či tzv. rychlíky.

Ve věci navýšení intenzity dopravy odkázala na vyjádření k panu R.B., přičemž uvedla, že z jejího pohledu již není prostor pro významné navyšování intenzit dopravy, protože kapacita trati je prakticky vyčerpána.

K problematice hlukových limitů uvedla, že zástupcem veřejnosti uvedený údaj 65,9 dB v noci není výpočet pro jeden konkrétní bod, ale jedná se o výpočet pro možnost uznání limitu pro starou hlukovou zátěž. Vychází se z návrhu všech PHO. V HS je trať rozdělena na jednotlivé úseky dle obcí a v těchto úsecích jsou definovány výpočtové body. U těchto bodů je pak uveden výhledový stav a navržena konkrétní PHO, aby bylo zřejmé, o kolik musí být sníženo stávající hlukové zatížení, aby byl splněn limit pro starou hlukovou zátěž. Kdyby nebyl dodržen limit pro starou hlukovou zátěž (SHZ), nebylo by možné uvedenou stavbu realizovat, protože by stavba nedostala souhlasné stanovisko Krajské hygienické stanice.

K otázce financí pak Ing. Hladká uvedla, že nejsou součástí procesu EIA. Návrh konkrétní podoby PHS byl několikrát konzultován se zástupci města Černošice. Z pohledu přípravy záměru není problém PHS navýšit, odkazuje však na memorandum obcí, které obsahovalo požadavek, aby nebyly umísťovány klasické PHS (tzn. od 1,5 m výše), ale naopak stěny co nejnižší.

V chatu uvedl pan Oldřich Sládek z ŽESNAD, že traťová rychlost nákladních vlaků bude pořád 80-100 km/h a objem dopravy bude cca 30 párů vlaků.

Pan R.B. na uvedené reagoval tak, že v HS je výhled 28 nákladních vlaků/den, tedy uvedených 30 párů vlaků odpovídá 60 jízdám, což je dvojnásobek.

Pan J.P. se v chatu dotázal: *„Prosím bude nějakým způsobem dotčena EIA, jestliže budeme chtít na vlastní náklady postavit protihlukovou stěnu spolu se sousedy. Náš pozemek v Černošicích přímo sousedí s tratí, individuální úpravy jako vyměněné okna s "protihlukovým" trojsklem máme, problém neřeší, klimatizaci během spaní ze zdravotních důvodů nepoužíváme. Proč není možné v Černošicích použít protihlukové stěny, víme že zástupci města protihlukové stěny nechtějí? Děkuji“.*

Ing. Hladká, PhD. opětovně uvedla, že HS vychází ze schválené dopravní technologie. K problematice stavby PHS pak uvedla, že PHS by musela být realizována na pozemku pana J.P., nikoliv na pozemku oznamovatele (SŽ).

Opětovně bylo zmíněno Společné memorandum k otázkám budoucího využití železniční trati Praha – Beroun a snížení jejích negativních dopadů na zdraví a životní prostředí, které bylo podepsáno Ministerstvem dopravy, Středočeským krajem a Svazkem obcí Regionu Dolní Berounka. Cíl 2 tohoto memoranda mj stanovuje: *„Zasazovat se o rekonstrukci tratě způsobem citlivým k povaze a vzhledu dotčené zastavěné i přírodní oblasti, tj. zejména bez plošného použití vysokých protihlukových stěn (zajištěním redukce hluku jinými technologiemi a snížením vzniku hluku přímo u zdroje). V případě nezbytnosti lokálního použití protihlukových stěn vyplývající z platných právních předpisů bude jejich architektonický vzhled přizpůsoben dané lokalitě a projednán se zástupci příslušných obcí.“.* Z pohledu zpracovatelky dokumentace by byla nejjednodušší možnost výstavba vysokých PHS (2-4 m), tento způsob ochrany před hlukem byl však v rámci memoranda a vyjádření všech podepsaných obcí zamítnut. Proto se hledaly jiné technické možnosti PHO. Dle zpracovatelky dokumentace je rovněž nezbytný jednotný přístup k PHO v rámci celé délky trati, neboť účinnost PHS jen na jednotlivých pozemcích se dramaticky snižuje.

Ing. Oldřich Sládek, ŽESNAD uvedl, že oni predikovali max. 30 párů vlaků za 24 hod, což je maximální hodnota, tj. 1-2 vlaky za hodinu. K PHS jako občan Karlštejna uvádí, že je proti jejich stavbě.

Zástupce veřejnosti Slunečná ke zmiňovanému Memorandu uvedl, že jeho podepsaní vytvořilo problém na všech stranách. Memorandu prý vzniklo v době, kdy byly obavy, aby se v této oblasti nerealizovaly 4m betonové stěny jako na Benešovsku, ale bohužel se požadavek vztáhl na všechny stěny, včetně těch 2 m. Požaduje tak navýšit v současné době navržené 1,1 m vysoké PHS na 2 m. Pokud budou tyto stěny estetické (např. s použitím skla), nemusí jejich výška vůbec vadit.

K jím uvedeným hodnotám hlukového zatížení u výpočtových bodů uvádí, že např. hodnota 63,4 dB u výpočtového bodu Černošice, č.p. 1889 je pouze 1,6 dB od stanoveného hlukového limitu 65 dB (noc), přičemž samotný výpočet může obsahovat chybu. Chybí tak dostatečná rezerva a v případě navýšení intenzity nákladní dopravy po roce 2025 by limity byly překročeny. Dodatečné řešení by pak bylo komplikovanější, než vybudovat vyšší PHS v rámci tohoto projektu.

Ing. Hladká uvedla, že není problém navýšit PHS na výšku 2 m, její realizaci i na vnitřní straně kolejnic však musí prověřit s odborníky. K hodnotě 63,4 dB uvedené v HS odkazuje na upozornění, že přesnost výpočtu je +/- 2 dB, které je součástí HS, a zároveň dodává, že postup výpočtů neumožňuje mít rezervy. Prověří proto možnost realizace vyšších PHS v rámci navazujících řízení. Závěrem ještě upozornila, že skleněná protihluková stěna je odrazivá a její umístění na mostě je z toho důvodu zcela nevhodné.

Pan Martin Lánský, zástupce spolku Na jedné vlně, přednesl námítky a připomínky, týkající se především oblasti Všenor, ve které spolek působí. V oblasti hluku spolek spíše souzní s názorem města Černošice, tj. nerealizovat vysoké PHS, ale využít na maximum všechna ostatní protihluková opatření. Dále uvádí, že dokumentace často pracuje s odkazem na SHZ, což je u stavby, která bude v provozu dalších 50 let, nevhodné.

Co se týče rychlosti na trati, navýšené rychlostní limity mohou dle jeho názoru mít vliv na hlukovou zátěž, přičemž opět odkazuje na stanoviska obcí, s nimiž souzní.

Ve věci ochrany přírody a krajiny uvádí, že je nezbytné chránit nejen krajinu v CHKO a jiných významných územích, ale i jiné lokality, které tímto typech ochrany nedosponují.

Ve věci nezbytného kácení, které se dle dokumentace dotkne 462 stromů, nezaznamenal podrobnější návrh náhradní výsadby. S ohledem na to by dle jeho názoru měla vzniknout podrobnější dendrologická studie, ze které bude rozsah náhradní výsadby patrný.

Další připomínka se týkala odtokových poměrů. V posledních letech dochází k častějším přívalovým srážkám a těleso dráhy pak často působí jako bariéra pro odtok vody. Dokumentace uvedené příliš nezohledňuje, neboť vychází z historických poměrů, které neodpovídají současnému stavu. Požaduje proto zkontrolovat všechny propustky pod tratí z pohledu jejich funkčnosti, aby nevznikaly lokální škody.

Následují připomínky týkající se především katastru Všenor. K již zmiňovanému mostu uvádí, že je potřeba vyřešit problematiku hluku, neboť most je největším zdrojem hluku v okolí. Dále by při stavbě mostu měl být vyřešen přístup chodců a cyklistů, kteří jej často využívají pro přechod přes řeku. Most je krajinotvorná stavba, požaduje proto zvážit jeho realizaci v rámci architektonické soutěže.

V úseku pod návsí v Mokropsech požaduje, aby byl jeden z podjezdů upraven tak, aby mohly projet vozy IZS, vozy svážející odpad apod.

Mezi ulicí U Silnice a ul. Na Benátkách je větší propustek, který místní využívají pro pěší spojení. Požaduje proto navýšit jeho světlou výšku alespoň o 0,5 m, aby jej bylo možné pohodlněji využívat.

V rámci katastru Všenor by dále mělo dojít k masivnímu záboru půdy, a to především s ohledem na umístění dočasné měnirny, kterou zástupce spolku navrhuje umístit na bývalou skládku (brownfield).

Další námitka se týkala prostoru všenorské železniční zastávky, kde se již dlouhodobě řeší otázka realizace výtahů. Vedle zastávky je přejezd, který je však navržen v nové a nepřijatelné podobě. Pan Lánský souhlasí s nakolmením přejezdu, nicméně poslední navrhovaná verze není vyhovující.

Následně byla zmíněna diskuze mezi obcemi Všenory a Dobřichovice ohledně podjezdu, jenž je na úrovni areálu Krytos (pozn. autora – nebylo dobře rozumět). Dle jeho názoru by zde podjezd vzniknout měl.

Ing. Hladká, PhD. uvedla, že ke snížení hlukové zátěže bylo v rámci dokumentace navrženo maximum, které je v současné době možné (absorbéry, individuální PHO, kotoučové brzdy na vlacích, aj.). Byly využity všechny možnosti, které jsou v současné době reálně dostupné a schválené k používání SŽ.

V případě snížení rychlosti (což je jeden z požadavků veřejnosti) by muselo dojít ke snížení počtu vlaků, a to i osobních, což není s ohledem na umístění regionu v blízkosti Prahy, pro nikoho žádoucí. Proběhla i modelaci výpočtů hluku při snížení průjezdnosti vlaků, ale snížení hlukové zátěže není tak dramatické, jak by veřejnost očekávala. Aby došlo k významnějšímu snížení hlukové zátěže, museli by vlaky jezdit rychlostí 40-50 km/h.

K problematice ochrany přírody a krajiny Ing. Hladká uvedla, že hodnocení zpracované dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále je „ZOPK“) je zpracováno pro celé území, nejen pro CHKO, a obsahuje vyhodnocení všech náležitostí dle ZOPK.

K problematice kácení sále uvedla, že se náhradní výsadba stanovuje v rámci povolení kácení mimolesní zeleně, přičemž dokumentace EIA není podkladem pro toto povolení. Dendrologický průzkum bude aktualizován v rámci dokumentace v navazujícím stupni, tj. pro územní rozhodnutí. Až na základě tohoto aktualizovaného dendrologického průzkumu bude o kácení mimolesní zeleně požádáno. V rámci povolení pak může příslušná obec stanovit rozsah náhradní výsadby dle § 9 ZOPK. Náhradní výsadba pak nemůže být realizována (s ohledem na drážní zákon, a na zachování plynulosti a bezpečnosti provozu na trati) na pozemcích SŽ.

K problematice odtokových poměrů uvedla, že všechny navržené propustky a mostní objekty byly hydrotechnicky posouzeny a v navazujících stupních projektové přípravy budou hydrotechnologické výpočty aktualizovány dle aktuálních dat poskytnutých ČHMÚ. Pokud dojde k navýšení stoletých průtoků, objekty budou následně dle příslušných požadavků upraveny.

K využívání cyklotras v době výstavby mostů odkazuje Ing. Hladká na plán organizace výstavby (bude částí dokumentace pro územní řízení), kdy určitě bude snaha o zajištění nějaké formy cyklistické dopravy.

Ve zbytku si vzal slovo hlavní inženýr projektu, Ing. Lukáš Páník, který se vyjádřil k technickému řešení projektu.

V zastávce Všenory dojde k rekonstrukci obou přístřešků, včetně dřevěného přístřešku, v současnosti probíhá další řešení podoby zastávky, a to v souvislosti s požadavky obce Všenory. Výtahy možné technicky jsou, v těchto typech zastávky však nejsou obvyklé.

Umístění podchodu lze v podstatě jakkoli a jeho podoba je v jednání. Pokud by byl umístěn do stávajícího podchodu, bude potřeba v rámci organizace výstavby řešit pohyb cestujících, což ovlivní délku výstavby.

Pan Lánský jen doplnil, že dokumentace sice splňuje hygienické limity, ale měla by být ambice stlačit vypočtené hodnoty ještě níže.

V chatu obyvatel J.Ch. vznesl dotaz: „Dobrý den, proč mají přednost názory lidí, kteří nebydlí u kolejí a podporovali memorandum? Proč se nepoužívají Z-bloky?“

K použití Z-bloků Ing. Hladká uvedla, že při návrhu PHO v rámci dokumentace vycházeli z PHO, která jsou schválena SŽ, přičemž Z-bloky zatím pravděpodobně schváleny nejsou. Pokud je však bude možné realizovat, budou zkoušet i realizaci umístění těchto Z-bloků.

Pan Sládek, ŽESNAD dále v chatu uvedl: „Samozřejmě se nebráním žádnému individuálnímu řešení, ale bohužel z projednávání staveb mám zkušenost, že by použití vysokých protihlukových stěn mohlo zabít celé údolí, podobně jako na benešovské trati.“

Uživatel Slunečná v reakci na pana Sládka uvedl: „1) V roce 1862 těch NÁKLADNÍCH vlaků V NOCI nejezdilo tolik jako dnes a zdaleka ne tolik, kolik bude po zprovoznění mezinárodního koridoru. Také nebyly tak dlouhé, rychlé a těžké (tím hlučné) jako dnes. 2) Vysoké 4m betonové stěny nechce nikdo, na tom se shodneme. 2m vysoké oplocení v konstrukci mostu nic zabíjet nebude, toho si ani nevšimnete. Už dnes je na mostu oplocení výšky 2m a nikomu to nevádí. My jen chceme, aby bylo v této výšce zachováno i na novém mostě, zejména na Černošickém břehu, a s protihlukovou výplní, memorandu starostů to neodporuje.“

Pan Sládek, ŽESNAD dodal, že s uvedeným souhlasí, jen je potřeba říct, že s tou hlučností to není zcela pravda - už dnes jsou, zjm. kontejnerové vozy, podstatně tišší, než řada osobních vlaků a například od letoška bychom ani jezdit do Německa s hlučnými vozy nemohli. Navíc - v současné době jezdí odklony vlaků s uhlím ze západočeské pánve kvůli dlouhodobé výluce Dalovice - Hájek u Karlových Varů, což by jinak bylo realizováno přes Ústí nad Labem. Tady budou jezdit především tiché kontejnerové vozy + vlaky se stavebními hmotami, popřípadě s vyrobenými auty.

Občan Černošic požadoval doplnění dokumentace o realizovaná PHO (s ohledem na realizaci nového mostu a zohledňováním korekce pro SHZ) a dotázal se, zda lze počítat s tím, že by došlo ke snížení rychlosti nákladních vlaků, popř. ke snížení počtu nákladních vlaků v noci tak, aby bylo dosaženo stanoveného hlukového limitu.

Dále uvedl, že nesouhlasí s tvrzením Ing. Hladké o tom, že rychlost projíždějícího vlaku nemá tak významný vliv na míru hluku (odkazuje na vlastní zkušenosti).

Dále občan uvedl, že v případě, že existuje memorandum, které však v určitých částech jde proti lidskému zdraví, neměl by tento dokument mít takovou váhu, jaká je mu přičítána.

Ing. Hladká, PhD. k uvedeným námitkám uvedla, že rozsah PHO byl navržen na maximum toho, aby byly splněny limity pro SHZ, přičemž možnost využití uvedeného limitu stanovuje KHS, nikoliv projektant, ten jej může pouze navrhnout. Pokud nedojde k dodržení stanovených limitů, nebude most být trať zkolaudována. Dle jejích informací je pro lokalitu Černošic (která není dle jejího názoru zcela součástí předmětného záměru) vydáno časově omezené povolení k překračování hluk. limitů s návrhem doporučených opatření (vydala KHS). Jediná další změna, kterou lze v rámci realizace PHO navrhnout, a která by zajistila plnění hlukových limitů pro ochranné pásmo drah, tj. 60 dB ve dne, 55 dB v noci (tedy nikoliv limitů pro SHZ), jsou 4 m PHS.

Občan Černošic nad mostem s ohledem na vlastní zkušenosti (instalovali okna s trojskly) souhlasí s tím, aby na mostě v Mokropsích byly PHS navýšeny na 2 m a aby byly instalovány po obou stranách trati. Dále požadoval, aby v Černošicích byl stanoven rychlostní limit pro průjezd vlaků obcí, a to v rozsahu 50 km/h (tento by případně mohl být navýšen na 80 km/h).

Ing. Hladká, PhD. uvedla, že prověří možnost použití dvoumetrových PHS po obou stranách mostu. K omezení rychlosti vlaků pak uvedla, že pokud by vyvstal požadavek na snížení rychlosti vlaků, musela by být kompletně přepracována technologie, která by znovu musela být schválena SŽ, protože snížení rychlosti vlaků znamená snížení propustnosti celého koridoru od Smíchova do Berouna.

Paní Jiřina Ullrichová ze spolku Kvalitní životní prostředí Města Řevnice vznesla požadavek na to, aby projektovaný záměr nevyužíval korekce pro SHZ, přičemž by se dle jejího názoru mělo tlačit a co nejúčinnější PHO.

Další připomínka se týkala podjezdu v ulici Pražská – Pod Drahou, kdy paní Ullrichová zmínila zaslané připomínky ke zjišťovacímu řízení, které nebyly v rámci dokumentace vypořádány. Požadavky se týkaly vibrační studie a analýzy podloží (aby nedošlo k sesuvům při stavbě).

Rovněž upozornila na skutečnost, že při zpracování HS nebyl zohledněn hluk ze silniční dopravy, který bude souviset s výstavbou podjezdu, přičemž lze dle jejího názoru očekávat navýšení silniční dopravy v daném úseku až o 1000 aut/den. Vzhledem k tomu, že je podjezd plánován jako světelná křižovatka, nebude zrychlení dopravy v rámci překonávání trati nijak významné. Proto požaduje, aby přejezd nebyl nahrazován podjezdem, ale aby byl zachován.

Ing. Hladká, PhD. k použití korekce pro SHZ citovala z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., které definuje, kdy je možné uvedenou korekci využít.

K podjezdu pak uvedla, že v současné době neexistuje žádná certifikovaná metoda pro výpočet a predikci vibrací, proto byla v rámci dokumentace navržena alespoň preventivní opatření.

K požadavku prověření vlivu navýšení silniční dopravy na kvalitu ovzduší odkázala na zpracovanou rozptylovou studii a modelový příklad zrušení úrovněového přejezdu ve Všenorech, kdy je z výsledků patrné, že realizace nadjezdu je z hlediska vlivu na ovzduší méně příznivá než realizace podjezdu. Z rozptylové studie je též dle ní patrné, že v lokalitě Řevnic nebudou překročeny emisní limity.

Zpracování vlivu realizace podjezdu na hlukovou situaci je pak součástí HS, přičemž pro hluk z výstavby byly navrženy PHO ve formě mobilních PHS.

Ostatní požadavky (výkresy příčných a podélných řezů pro podjezd, úpravy chodníků, výkresy odvodnění) budou součástí projektové dokumentace v navazujících stupních, tj. dokumentace pro územní rozhodnutí.

Závěrem dodala, že podjezd je realizován z důvodu bezpečnosti a na základě požadavku nahrazovat na koridorových tratích úrovněová křižení najezdy či podjezdy.

Pan Pavel Mráz, MěÚ Dobřichovice vyjádřil podporu výstavby podjezdu ve Všenorech, který je pro část Dobřichovic zásadní.

Ing. Oldřich Sládek, ŽESNAD ubezpečil, že jsou v současné chvíli podnikány intenzivní kroky k realizaci tichých vozů, přičemž dodal, že od letošního roku není možné např. do Německa využívat jiné než tiché vozy. K rychlosti nákladních vlaků dodal, že rychleji, než avizovaných 80-100 km/h (touto rychlostí se jezdí po celé Evropě), se jezdit nebude, protože to není ekonomické.

Občanka Černošic se dotázala, zda je ještě možné upravit výšku navrhovaných PHS na mostě v Černošicích na 2 m. Dále požadovala potvrdit rychlost vlaků 80 nebo 100 km/h, protože rozdíl mezi těmito rychlostmi je dle jejího názoru značný. Závěrem pak požadovala architektonickou soutěž na realizaci mostu v Černošicích.

Mgr. Třešňáková, MŽP uvedla, že architektonická soutěž není předmětem procesu EIA, ale lze ji řešit v rámci následných řízení.

Ing. Hladká, PhD. uvedla, že navýšení výšky PHS na mostě na 2 m lze prověřit v rámci dokumentace pro navazující řízení. K rychlosti vlaků pak uvedla, že při tvorbě dokumentace vycházeli ze schválené technologie Správou železnic, která byla schválena v té průměrné hodnotě 100 km/h.

Pan Stanislav Provázek ze Spolku na ochranu života v okolí železnice v Černošicích nesouhlasil s jednotlivými kroky procesu EIA, přičemž dle jeho názoru by měl být nejdříve zpracován posudek a až poté by se mělo konat veřejné projednání.

K použití korekce pro SHZ uvedl, že si na svoje náklady nechali dvakrát změřit hluk z trati, přičemž hluk vždy přesáhl zmiňované 2 dB (v porovnání s rokem 2000, které jsou důležité při zohlednění možnosti použít korekci pro SHZ). Výsledky předali zpracovateli, ale se SHZ je pracováno i nadále.

Dále ve vazbě na znění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., uvádí, že toto nařízení ukládá, že korekce pro SHZ může být použita tam, kde se nemění niveleta, trasa a kde se nejedná o novou stavbu. V tomto případě se však místy mění jak niveleta, tak trasa a most přes Berounku se staví od základu nový. Alespoň na mostě proto požaduje nevyužívat korekci pro SHZ.

Mgr. Třešňáková, MŽP reagovala na námitku chaotičnosti jednotlivých kroků v rámci procesu EIA, přičemž odkázala na aktuální znění zákona EIA, kde je popis jednotlivých kroků jednoznačně daný a pořadí jednotlivých kroků nelze zaměňovat.

Ing. Hladká, PhD. uvedla, že s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pracují, přičemž postup výpočtů konzultovali s KHS, kterou byl i odsouhlasen.

Zástupce veřejnosti Slunečná požadoval, ale bylo součástí zápisu, že považují za nedostatečné zhodnocení hlukové zátěže k roku 2025, kdy rekonstrukce trati ještě nebude dokončená a požadují, aby byla HS doplněna o období po rekonstrukci.

Pan Stanislav Provázek jen doplnil, že se schválením použití korekce pro SHZ nemá Ing. Hladká pravdu a upozornil na vyjádření KHS, územního pracoviště v Berouně, které použití SHZ nedoporučilo.

Mgr. Třešňáková uvedla, že pan Provázek má patrně na mysli vyjádření k oznámení (tj. v rámci zjišťovacího řízení), nicméně vyjádření k dokumentaci bylo souhlasné.

Ing. Hladká, PhD., citovala ze závěru vyjádření KHS ze dne 14.8. 2020, kde bylo uvedeno, že z pohledu KHS lze vydat souhlasné stanovisko. Vyjádření bude součástí jak posudku, tak vydaného závazného stanoviska.

V chatu pan Oldřich Sládek, ŽESNAD uvedl, že je snížení počtu jízd nákladních vlaků v noci vyloučeno.

Občanka Černošic v chatu uvedla, že denní hluk z vlaků primárně neřeší a jsou celkem dobře schopní ho akceptovat a žít s ním. Jedná se jim výhradně o hluk v nočních hodinách, který ruší kvalitu spánku a života u trati. Od jednání si slibuje, že bude nalezen nejlepší způsob, jak most odhlučnit i za cenu horší estetiky, a že získá ujištění, že je most navržen s těmi nejlepšími dostupnými protihlukovými parametry.

Uživatel Slunečná v chatu uvedl, že tiché kontejnery by byly hezké, ale nikdo nikde je občanům nezaručí, přičemž není jisté, kdy takovými vozy bude pokryta doprava ze 100 % a co se stane, když toto nebude dodrženo.

Pan Oldřich Sládek, ŽESNAD v chatu reagoval tak, že požadavek na tiché vozy bude zhruba od roku 2025-2026 povinný všude v Evropě, nejen na naší trati. Trať je součástí 3. tranzitního koridoru, na kterém jsou určité technické parametry. Provoz na železnici je zcela odlišný od silnice. Omezení rychlosti je tak vyloučené.

Občan Černošic v chatu uvedl, ať přes den vlaky přes most v Černošicích jezdí, jak je potřeba, oni požadují snížení rychlosti v nočních hodinách. V noci trať není natolik vytížena, aby nižší rychlost nákladních vlaků brzdila jiné vlaky. Avizovanou rychlost 100 km/h pro nákladní vlaky v noci odmítá.

Pan L.K., občan Zadní Třebaně k navrhovanému zrušení úrovnového přejezdu v lokalitě Pod Chybou a jeho nahrazení podjezdem (včetně navazující komunikace) uvedl, že tato komunikace zabírá extrémní množství zeleně, prosí proto o přepracování.

Ing. Lukáš Páník, hlavní inženýr projektu uvedl, že technické řešení podjezdu konzultovali se starostkou obce Zadní Třebaně. Případné požadavky vznesené jak prostřednictvím paní starostky,

tak v rámci procesu EIA (neboť budou součástí zápisu), však lze zapracovat a technologické řešení komunikace dále upravit.

Zástupce veřejnosti Slunečná se dotázal, kdy lze očekávat zápis z veřejného projednání a kde bude zveřejněn.

Mgr. Třešňáková, MŽP uvedla, že zápis bude rozeslán spolu se závazným stanoviskem všem dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům, a zároveň bude zveřejněn v IS EIA.

Na závěr požadoval občan Černošic prostřednictvím chatu zakomponovat do zápisu vyjádření Ing. Hladké, PhD. o tom, že kdyby neexistovalo memorandum, byly by na mostě navrženy vyšší PHS.

III. ZÁVĚR VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Vlivy záměru „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“ byly projednány ze všech podstatných hledisek. Byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace podle ust. § 17 zákona a v souladu s ust. § 3 vyhlášky.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku příslušného úřadu k posouzení vlivů provedení záměru „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“ na životní prostředí, které bude vydáno v souladu s ust. § 9a odst. 1 zákona EIA na základě dokumentace, vyjádření k ní uplatněných, posudku a veřejného projednání.

Z celého veřejného projednání byl pořízen zvukový záznam, který je archivován na Ministerstvu životního prostředí, odboru výkonu státní správy I, a je všem případným zájemcům k dispozici. S veškerými podklady se lze seznámit v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV1226.

Zapsala: Mgr. Kateřina Třešňáková, pracovnice odboru výkonu státní správy I, pověřena řízením veřejného projednání

Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky