

Praha dne 8.6.2022

Č. j.: MZP/2022/500/1243

Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/347

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 Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“

konaného dne 6. dubna 2022 od 15:00 v městském sále na Vrážském náměstí, Mokropeská 2027, Černošice.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 11. 12. 2019 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „MŽP OVSS I“) žádost oznamovatele o provedení zjišťovacího řízení spolu s oznámením, které zpracovala Ing. Kateřina Hladká, PhD., osoba autorizovaná pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 8. 4. 2020 byl vydán závěr zjišťovacího řízení o tom, že uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí a bude předmětem dalšího posuzování.
- Dne 4. 10. 2021 byla ze strany oznamovatele předložena dokumentace záměru, která byla zpracována Ing. Liborem Ládyšem, osobou autorizovanou pro zpracování dokumentace a posudku.
- Dne 21. 10. 2021 byla prostřednictvím MŽP OVSS I rozeslána informace o dokumentaci spolu s žádostí o vyjádření
- Dopisem ze dne 10. 1. 2022 byl Ing. Richard Kuk, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku, pověřen příslušným úřadem, tj. MŽP OVSS I, zpracováním posudku k předmětné dokumentaci
- Dne 23. 3. 2022 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace záměru ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 6. dubna 2022 od 15:00 v městském sále na Vrážském náměstí, Mokropeská 2027, Černošice.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 2 vyhlášky) Ing. Kristýna Váchová, 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 Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo) na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

- Zástupci oznamovatele: Mgr. Kristýna Zýková, Bc. Msc. Michal Froněk CEng MICE DIC., Ing. Filip Fikejz, David Fuksa, Mgr. Martin Pacner, Josef Křemen, Pavel Skala
- Zpracovatel dokumentace: Ing. Libor Ládyš, Ing. Zuzana Vošická – členka zpracovatelského týmu dokumentace
- Zpracovatel posudku: Ing. Richard Kuk
- Zástupci města Černošice: Mgr. Filip Kořínek - starosta, Ing. Petr Wolf – místostarosta, Ing. Jakub Špetlák – zastupitel, Petr Pánek a Jan Pretel – členové komise pro rekonstrukci železnice
- Dotčená veřejnost – Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích a Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s.
- Veřejnost

Celkem se veřejného projednání zúčastnilo cca 45 osob.

6. Program veřejného projednání

- Úvod
- Vystoupení zástupců jednotlivých stran
- Diskuze
- Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Ing. Váchová (osoba pověřená dle § 3 odst. 2 vyhlášky). Úvodem 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 hlediska předchozích příprav a dalších kroků nutných k realizaci záměru provedl Bc. Msc. Michal Froněk CEng MICE DIC. ze Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“), stavební správa západ. Uvedl, že bude následovat územní řízení, a poté stavební řízení, kdy bude vždy dokumentace zpracována do větší hloubky. Realizace projektu se předpokládá na začátku roku 2025, a bude trvat přibližně 2 roky. Nynější projekt neobsahuje protihlukové stěny – budou realizována veškerá stavební opatření pro snížení hluku (bezstyková kolej, kolejové absorbéry, údržba kolejí). Správa železnic je v kontaktu s architektem města a městem Černošice, zastávky jsou koordinovány s nimi. Modernizace je nutná z důvodu špatného technického stavu. Dále pak uvádí, že byla zahájena příprava tunelu Praha – Beroun, kdy dokončení realizace tohoto projektu se předpokládá přibližně v roce 2035.

Představení záměru z pohledu jeho kapacity, charakteristiky, vlivu na jednotlivé složky životního prostředí aj. proběhlo ze strany členky zpracovatelského týmu dokumentace, Ing. Zuzany Vošické. Z pohledu akustické situace a vibrací představil dokumentaci zpracovatel akustického posouzení, Ing. Filip Fikejz.

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). Z těchto byl přítomen pouze zástupce Hygienické stanice hlavního města Prahy (dále jen „HSHMP“), Ing. Jakub Janota, další připomínky za dotčený orgán neuplatnil.

Po úvodní části veřejného projednání byla zahájena diskuze.

Pan V. J. z Černošic vznesl dotaz, proč nebudou realizovány protihlukové stěny v zastavěné části města Černošice a kdo o tomto rozhodl. Občané v této lokalitě musí snášet enormní hlukovou zátěž.

Starosta města Černošice uvedl, že města a obce dolní Berounky a Poberouní společným stanoviskem projevily zájem, aby v rámci rekonstrukce trati nedošlo k plošnému použití vysokých protihlukových stěn podél trati. Ze strany těchto obcí a měst je preferováno použití jiných technologií ke snížení hluku a zabránění jeho šíření. Osobou rozhodující o tomto není starosta města Černošice.

Za město Černošice poté uvedl, že je důležité, co po trati jezdí – nejvíce ruší nákladní vlaky, a apeluje na výměnu brzd vlaků. Město také vítá výstavbu tunelu Praha – Beroun.

Pan S. P. za Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích uvedl, stará hluková zátěž je problém, a přečetl výňatek z časopisu Hygiena, který napsala národní referenční laboratoř v roce 2019. Uvedl, že neměla být použita korekce staré hlukové zátěže, a to z následujících důvodů – koleje si po opravě nezachovávají svou nivelitu, dojde ke změně směrového vedení v délce 1 km – koleje nebudou vedeny ve své stopě v úseku zastávky Mokropsy. Poté uvedl, že při porovnání zvýšení hluku k roku 2000, z výsledků měření hluku spolku z roku 2014 je rozdíl 2,9 dB. Nejedná se o opravu trati – trať bude nově budovaná (nová spodní a vrchní stavba, zvětšené zatížení, zařazení trati do vyšší třídy). Dále uvádí informace o dotacích EU, kdy pro jejich čerpání musí dojít ke zlepšení negativních důsledků na životní prostředí. Ve výpočtech hlukového zatížení je dosazeno v roce 2025 28 nákladních vlaků (dále jen „NV“), v roce pak 2040 pak 32 NV. Uvedený údaj však neodpovídá asi současnému stavu, přičemž se ve výhledu očekává významné navýšení nákladní dopravy (v uvedeném odkazuje na dokumenty ŽESNAD a SŽ 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.

Stavba prochází územím hlavního města Prahy i Středočeským krajem. HSHMP použila základní hodnoty limitů pro hlukovou zátěž navýšené o 5 dB, Krajská hygienická stanice středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHSSK“) použila korekci pro starou hlukovou zátěž. V projektu jsou používané staré situace a uváděny nesprávné počty objektů – v Černošicích v ochranném pásmu dráhy je 133 objektů. Uvádí, že stavba byla rozdělena salámovou metodou na čtyři oddělené části. Požaduje, aby byly plněny hlukové limity a došlo ke zlepšení stavu.

Poté předal MŽP „Připomínky k veřejnoprávnímu projednání EIA pro stavbu „Optimalizace železniční tratě v úseku Radotín-Černošice včetně“ konaného dne 6. dubna 2022 v 15 hodin v Černošicích“. Tyto připomínky byly vloženy do spisu pod č. j. MZP/2022/500/818.

Za HSHMP pan Jakub Janota uvádí, že institut staré hlukové zátěže je popsán v zákoně a KHSSK musí pracovat s touto legislativou a postupuje dle metodického vedení ministerstva zdravotnictví. HSHMP neuvedla, že je nutné striktně plnit základní hodnoty limitů pro hlukovou zátěž navýšené o 5 dB, ale vzhledem k použitým opatřením na území hlavního města Prahy k tomuto plnění dojde.

Za SŽ pan Michal Froněk uvádí, že protihlukové stěny na začátku projednání (před 15 lety) dokumentace nechtěla obec ani obyvatelé. Vysoké protihlukové stěny vytváří bariéru v území a nepůsobí esteticky vhodně.

Mgr. Martin Pacner z oddělení metodiky a EIA na generálním ředitelství SŽ uvádí, že hlavním požadavkem na protihluková opatření je dodržení legislativy. Pokud jsou další požadavky, je možné je dále zapracovat do dokumentace. Pro tento projekt bylo zpracováno několik variant po projednávání se zástupci města Černošice.

Navrhování opatření probíhá v postupnosti od vysokých protihlukových stěn, přes nízké protihlukové stěny, nízké protihlukové clony, kolejové absorbéry a poslední jsou pak individuální protihlukové opatření (IPO).

Nejúčinnější je realizace vysokých protihlukových stěn, kdy za jejich realizace by limity byly splněny – tato varianta však nebyla akceptována ze strany města Černošice. Co se týče nízkých protihlukových stěn a nízkých protihlukových clon, jejich účinnost v tomto úseku nebyla dostatečná a v případě, že by tyto opatření byla realizována, bylo by nutné doplnit je o IPO. Výsledná akustická studie je kompromisem ke splnění všech požadavků.

Pan V. J. z Černošic uvádí konkrétní protihlukové zábrany vysoké 55 cm, u kterých je účinnost 6 dB a ptá se, zda by byly neúčinné.

Veřejnost vznáší dotaz na vytíženost trati a konkrétní hodnoty hluková zátěže – rozdíly mezi současným stavem a po optimalizaci trati.

Ing. Libor Ládyš se vyjádřil k nízkým protihlukovým clonám Brens. Pokud jsou koleje ve stejné výšce, jako je místo příjmu, mohou být tyto nízké protihlukové clony účinné. Pokud jsou však obytné budovy, tedy místo příjmu, výš než zdroj hluku, tedy koleje, nejsou tyto nízké protihlukové clony účinné. Vyšší frekvence hůře pronikají do vnitřního prostoru budov, nízké frekvence pak pronikají do vnitřních prostorů velmi dobře a nízké protihlukové clony nejsou pro tyto nízké frekvence účinné.

Mgr. Martin Pacner uvádí, že v Sedlci jsou použité nízké protihlukové clony, jelikož jsou domy umístěny pod dráhou a jsou tak v místě velmi účinné. V Černošicích jsou pak koleje níže než domy a nízké protihlukové stěny by nebyly účinné. Při návrhu tohoto záměru se prověřovalo několik variant, kdy se porovnávala účinnost jednotlivých protihlukových opatření – došlo k prověření právě nízkých protihlukových stěn a clon, a jejich účinnost byla velmi nízká.

Ing. Zuzana Vošická uvádí, že nyní předložená protihluková opatření nejsou zcela definitivní a fixní – v dalším stupni projektových příprav může dojít k další optimalizaci pro dosažení nejlepších výsledků.

Ing. Filip Fikejz k uplatnění staré hlukové zátěže – optimalizací dochází ke zlepšení stávajícího stavu. Starou hlukovou zátěž nelze uplatnit, pokud dochází ke změně směrového nebo výškového vedení – v místech, kde dojde ke směrovému posunu, zůstává však výškové vedení stejné. Lze tak starou hlukovou zátěž uplatnit. Ve výpočtu bylo postupováno v souladu s legislativou. V nynějších výpočtech byly využity dostupná data od SŽ, byla zohledněna skladba vlaků, která v jednotlivých stavech jezdí či jaká skladba vlaků je předpokládána.

David Fuksa, SŽ, generální ředitelství k dopravním intenzitám dopravy uvádí, že v případě podkladů, které uvádí 60 nákladních vlaků ve výhledu, jsou záměnou, jedná se o dopravní vytížení novostavby trati Praha – Beroun. Na stávající trati je toto zatížení nepřípustné z hlediska kapacity po rekonstrukci a zároveň atraktivity trati s ohledem na návaznost. V roce 2026 je modelově navrženo 28 nákladních vlaků, což je nárůst o 1/3. Dále pak bude v době optimalizace dlouhodobá výluka. Pro rozvoj této trati je pak také nutný rozvoj návazných částí trati.

Stávající trať je vyčerpána osobní dopravou – 3 páry vlaků osobní dopravy dálkové, ve špičkách po 10 minutách osobní doprava, v sedlových obdobích pak ve 30 minutových intervalech. O svátcích a víkendech pak dochází k propadu i na hodinové intervaly. U osobní dopravy je tak ve špičce počítáno s 9 páry osobních vlaků. K tomuto je nutné přičíst nákladní dopravu.

Do doby realizace novostavby trati Praha – Beroun je pak po roce 2028 je počítáno s 34 vlaky – to odpovídá potenciálu stávající trati a navazující infrastruktury. Rozvoj nákladové dopravy jde směrem k pravidelnosti, kdy je nutné rozmístit tuto dopravu rovnoměrně – nelze tedy počítat s průjezdem nákladních vlaků pouze v noci. Takto spočítaná doprava prakticky vyčerpává kapacitu této trati. Nadto existují směrnice z hlediska výpočtu a rezerv z hlediska stability jízdního řádu.

Od roku 2015 se nevyskytuje na této trati více než 28 nákladních vlaků denně ve špičkových obdobích, průměrně je pak nyní trať zatížena přibližně 21 nákladními vlaky denně.

Ing. Jakub Špetlák, zastupitel města Černošice – Zastupitelstvem jsou dlouhodobě prosazovány nízké protihlukové stěny a clony. Zastupitelstvo je ale proti vysokým protihlukovým stěnám, a to paušálně přes celé město. Pokud pak nejsou nízké protihlukové stěny a clony účinné, je nutné toto prokázat. Černošice jsou silně urbanizované, zahradní město a toto je třeba respektovat. Město požaduje řešení pro výhledový stav, kdy bude existovat nová trať Praha – Beroun, dojde k odklonění nákladní dopravy a stávající trať bude sloužit pro osobní příměstskou dopravu.

Mgr. Martin Pacner uvádí, že je nutné hospodařit s veřejnými prostředky hospodárně, nelze tak postavit nízké protihlukové stěny a clony, pokud nejsou vhodné a nemají efekt na snížení hlukové zátěže. Pro SŽ jsou klasické vysoké protihlukové stěny nejvýhodnější – ty však odmítá město. Je tedy nutné hledat cestu, kterou je možné se ohledně protihlukových opatření vydat. Pokud by pak došlo k vybudování nízkých protihlukových stěn s velmi nízkou účinností a nad to by musely být uplatněny i individuální protihluková opatření, není toto ekonomicky výhodné.

Pavel Skála z oddělení metodiky a EIA na generálním ředitelství SŽ – nízká protihluková clona řeší především hluk vznikající na styku kolejnice – kolo, hluk však nevzniká pouze zde. Zmiňuje, že mezi protihluková opatření patří také modernizace železničního svršku a kolejnicové absorbéry.

Veřejnost požaduje prověřit využití nízkých protihlukových stěn a clon v ulici Zdeňka Lhoty, kde může jít i o bezpečnost – došlo zde již k nehodě, kdy odlétlo kolo z vlaku.

Veřejnost se dotazuje, zda by nebylo možné vybudovat protihlukové stěny vysoké 2,5 m, pokud je v celé délce navrženo oplocení drátěným pletivem. Mohly by zde být použity pohltivé panely.

Mgr. Martin Pacner uvádí, že dochází ke zlepšení hlukového zatížení oproti stávajícímu stavu okolo 5 – 6 dB. Další protihlukové stěny by samozřejmě pomohly, ovšem ne ke splnění limitu 50/55 dB.

David Fuksa, SŽ, generální ředitelství uvádí, že dochází k postupné modernizaci brzd a vlakových souprav.

Paní S. Z. z Černošic bydlí 35 metrů od trati a několikrát iniciovala měření hluku od KHSSK a dochází k překračování platných hygienických limitů. V nynější době je hluk z železnice

neúnosný a dotazuje se, kam se má obrátit, aby došlo k výraznému zlepšení. Zlepšení o 3 dB považuje za nedostatečné. Uvádí, že by jim protihluková stěna nevadila, někteří občané si protihlukové stěny postavily na vlastní zahradě.

Starosta města Černošice – Společné stanovisko starostů z doby před 10 lety je proti plošnému využití vysokých protihlukových stěn v pohledově exponovaných místech.

Ing. Richard Kuk, zpracovatel posudku – v navazujících řízeních budou zpracovány další hlukové studie, pro něž může posudek stanovit další požadavky. Starosta Černošic a členové komise pro rekonstrukci železnice požádali zpracovatele posudku o účast na jednání ohledně možných lokalit k vybudování protihlukových stěn.

Pan S. P. za Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích uvádí, že se jedná o úsek asi od km 15,2 (strážní domek) směrem k nádraží Mokropsy, kde vede trať mezi zahradami a neměly by zde protihlukové stěny vadit. Dále má pak dotaz ke směrovému posunu kolejí o zhruba 4 metry, kdy dle jeho názoru nelze již na tento posun uplatnit starou hlukovou zátěž. Dále pak pokud uvádí SŽ že dojde ke zlepšení, resp. snížení hlukové zátěže, proč nebudou dodržovány hlukové limity 60/65 dB.

Mgr. Martin Pacner uvádí, že plnění limitů 60/65 dB by nebylo problematické, ovšem starou hlukovou zátěž tu lze uplatit, proto byly ve výpočtech brány jako limitní hodnoty 65/70 dB. V místech výrazných změn směrového vedení je posuzováno vůči tvrdým limitům 60/55 dB (lokalita Sadová a Komenského, kontrolní výpočtové body Černošice 52, 108, 115, 121 atd.). V lokalitě nádraží Mokropsy lze uplatnit starou hlukovou zátěž, jelikož osa trati zůstává stejná.

Pan J. B. z Černošic uvádí, že zaslal připomínky k dokumentaci a nebylo mu odpovězeno.

Mgr. Antonín Frič za MŽP OVSS I uvádí, že připomínky k dokumentaci budou vypořádány v rámci závazného stanoviska EIA.

Paní H. B. z Černošic uvádí, že bude uzavřen přejezd přes závory a dojde k vybudování silnice z ulice Zdeňka Lhoty, která má navazovat na Radotínskou ulic, s čímž nesouhlasí, jelikož bude zasaženo do jejich pozemku a dojde ke snížení ceny parcely a nemovitosti.

Mgr. Antonín Frič za MŽP OVSS I uvádí, že se jedná o majetkoprávní záležitosti, kterými se posuzování vlivů na životní prostředí nezabývá – tímto se bude zabývat územní a stavební řízení. V tuto chvíli se zabýváme pouze záležitostmi, které mají vliv na životní prostředí, popřípadě zdraví obyvatel.

Pan J. B. z Černošic uvádí, že dojde ke zrušení zeleného pásu. Paní H. B. z Černošic pak uvádí, že se obává skácení lípy, která má obvod 2,49 m a dostal titul strom hrdina.

Pan Michal Froněk uvádí, že zábery v rámci dokumentace EIA jsou pouze úvodní, bude docházet k další úpravě, a především pak ke komunikaci s jednotlivými vlastníky nemovitostí. Je snaha vyhnout se záboru cizích pozemků a je upřednostňována realizace na pozemcích SŽ.

Mgr. Antonín Frič za MŽP OVSS I uvádí, že zásah do zvláště chráněných druhů živočichů, rostlin či kácení je součástí posuzování vlivů na životní prostředí, ovšem i pokud dostane záměr kladné závazné stanovisko, nejedná se o konečné stanovisko. Dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je vedeno řízení o povolení výjimky do zásahu zvláště chráněných druhů živočichů – zde je možné dospět k převažující ochraně životního prostředí nad realizací konkrétního záměru. Obdobně pak v případě kácení je vedeno samostatné řízení. Posuzování vlivů na životní prostředí probíhá především z důvodu identifikace jednotlivých vlivů záměru na životní prostředí, jedná se o komplexní pohled na danou lokalitu v kontextu předmětného záměru.

Pan R. B. za spolek kvalitní životní prostředí města Černošice uvádí, že nadále platí připomínky, které spolek podal k dokumentaci a požaduje přepracování dokumentace. Uvádí, že počty vlaků jsou účelově podceněné a zatížení tratě bude vyšší. Jak uvádí ŽESNAD, dojde k zatížení 60 vlaky, což považují za konzervativní odhad, ve skutečnosti může být zátěž ještě vyšší. Nižší počty vlaků nejsou ničím podloženy.

David Fuksa, SŽ, generální ředitelství uvádí, že naopak čísla počtu vlaků ŽESNAD nejsou ničím podložena, kdy se jedná o prohlášení z obchodního pohledu a ŽESNAD nenese zodpovědnost za tato prohlášení. Uznává, že odůvodnění počtu vlaků není v dokumentaci věnován velký prostor. Počet vlaků uvedený v dokumentaci vznikl z dlouhodobých zkušeností, na kterých je založeno ekonomické zdůvodnění staveb ve studiích proveditelnosti. Dopravní model, ze kterého vychází tato data, je sestavován v celorepublikovém měřítku s přesahy do zahraničí. Uvádí, že ze strany ŽESNAD mohlo docházet k podpoře potřeby vybudování nové trasy, v době, kdy probíhala studie proveditelnosti vybudování nové trasy a tunelu Praha – Beroun. Stanovisko ŽESNAD nerespektuje kapacitní poměry této trati. Legislativně musí docházet k odbavení osobní dopravy, až zbytná kapacita může být využita pro dopravu nákladní.

Pan R. B. za spolek kvalitní životní prostředí města Černošice žádá SŽ o zveřejnění celorepublikového dopravního modelu. Je zřejmý rozpor mezi prohlášením ŽESNAD, kteří jsou provozovatelem dopravy a SŽ. Požaduje, aby studie, ze které vychází počty vlaků uváděné v dokumentaci EIA byla součástí této dokumentace.

Pan Michal Froněk uvádí že v zájmu SŽ není podhodnocovat intenzitu dopravy – před každým projektem musí být provedeno ekonomické zhodnocení projektu. Projekt musí mít ekonomický přínos, který tento projekt zaplatí.

Ing. Zuzana Vošická uvádí, že není v zájmu SŽ podhodnocovat v úvodních částech projektu dopravní intenzity, protože tyto intenzity jsou významným podkladem pro hodnocení akustické situace a návrh protihlukových opatření. Pokud by si SŽ podhodnotilo intenzity dopravy, nedošlo by k navržení optimálních opatření a do budoucna by vznikaly významné problémy kdy při kolaudaci stavby, kdy probíhá měření hluku ke kontrole plnění hygienických limitů. Realizace IPO by pak byla velmi náročná.

Pan R. B. za spolek kvalitní životní prostředí města Černošice uvádí, že umístění přeložky silnice II/115 v Černošicích do zastavěné lokality vedle trati, která sama o sobě způsobuje hluk, je protiprávní a nepřijatelné. Do již nyní zatížené lokality, kde dochází k překračování hlukových limitů, nelze umisťovat nové stavby, které budou dalším zdrojem hlukové zátěže. Uvádí, že se jedná o připomínky, které již uvedl spolek v rámci vyjádření k dokumentaci, a na těchto dále trvají.

Veřejnost žádá o spolupráci SŽ s veřejností na možnostech realizace protihlukových stěn z estetického hlediska s ohledem na požadavky města Černošice.

Zástupce SŽ uvádí, že takto konkrétní zpracování je otázkou navazujících řízení. SŽ nemůže ovlivňovat vzhled protihlukových stěn, ale určuje primárně technické parametry pro omezení hlukové zátěže. V rámci výběrových řízení nelze preferovat výrobce konkrétní stěny, zde je pak SŽ omezena. Tímto se však bude zabývat až dokumentace pro stavební řízení. Obecně výběr estetické podoby protihlukových stěn není předmětem procesu EIA a je třeba tato vyjednávání provádět později.

Na závěr diskuze s veřejností byla projevována snaha o domluvu dalších jednání mezi městem Černošice, veřejností a členy komise pro rekonstrukci železnice o projednání umístění protihlukových stěn a dalších opatření pro snížení hlukové zátěže.

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: Ing. Kristýna Váchová, pracovnice odboru výkonu státní správy I, pověřena řízením veřejného projednání.

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