

Váš dopis zn.  
Ze dne 11. ledna 2024  
Naše zn. 8682/2024-SŽ-GR-025  
Listů/příloh 2/0  
  
Vyřizuje Jana Klenotová  
Telefon  
Mobil  
E-mail  
  
Datum 5. února 2024

Hrdlořežská zvonička, spolek  
Pod hloubětínskou zastávkou 188/24  
Hrdlořezy  
Praha 9  
190 00  
e-mail: <foi+request-9666-  
55e75260@infoprovsechny.cz>

### **Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů**

Správě železnic, státní organizaci, (dále jen „SŽ“) byla doručena dne 11. ledna 2024 Vaše žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“), týkající se poskytnutí informací ve věci projektu Modernizace traťového úseku Praha - Libeň - Praha - Malešice, I. část.

Vaši žádosti o poskytnutí informace podle InfZ **se vyhovuje** a pro lepší přehlednost jsou informace poskytovány přímo k jednotlivým dotazům žádosti.

*Dotaz žadatele: Vznášíme tímto dotaz na projekt Modernizace traťového úseku Praha - Libeň - Praha - Malešice, I. část. Jaké byly další možné alternativy, které byly u projektu zvažovány. Z jakých hledisek byly jednotlivé varianty posuzovány, jaké měly výhody a nevýhody?*

Odpověď SŽ:

Během minulých 20 let přípravy této stavby došlo několikrát ke změně vstupních parametrů. Naposledy v roce 2013 došlo na základě schválení studie proveditelnosti zaústění IV. Tranzitního železničního koridoru (trať Praha – České Budějovice) do železničního uzlu Praha, k poslední úpravě, která spočívala v nutnosti doplnění další koleje přesmyku tratí. V roce 2006 byla zpracována územní technická studie „Modernizace trati Praha Libeň – Praha Běchovice, 3. část“, která prověřovala pět variant propojení Praha-Libeň a Praha-Malešice s nutností mimoúrovňově křížit koridor trati Praha - Kolín. Varianty se lišily drobným směrovým posunem, tedy konkrétním místem křížení s tratí směrem na Malešice a směrem do Běchovic. Přesmyk v těchto variantách byl prověřován oběma způsoby. Ve dvou variantách (varianty 1 a 2) byla navržena trať vedoucí směrem do Malešic pod tratí do Běchovic a ve třech variantách (varianty 3, 4 a 5) nad tratí do Běchovic. Posouzení variant bylo prováděno z hlediska dopravního (tedy splnění základních požadavků železniční dopravy), následně z hlediska bezpečnosti (přítomnost či nepřítomnost úrovňového křížení), z hlediska zásahu do lokality, a to i z hlediska dopadů na životní prostředí.

Varianty, u kterých trať do Malešic podcházela trať na Běchovice tunelem a nesplňovaly zadané parametry:

Výhody

- **Vzdálené pohledy** jsou téměř nezměněny.

Nevýhody

- **Podélný sklon trati** do Malešic překračuje povolený limit, jedná se tedy o variantu, kterou nelze z tohoto důvodu realizovat (18 – 25 ‰).

- **Nutné zřízení přejezdu** v ulici Mezitraťová (vzhledem k blízkému vjezdu do stanice Praha-Libeň by mohlo docházet k zastavování vlaků v prostoru přejezdu a tím i velmi dlouhým časům uzavření přejezdu) alternativa vybudování podchodu či podjezdu v tomto místě je vzhledem k blízkému Hořejšímu rybníku a toku Rokytky nereálná (podchod by byl pod hladinou vody). Ze zkušeností víme, že při tomto uspořádání trati a intenzitě využití komunikace cyklisty a pěšími by zcela jistě docházelo k nebezpečnému a nelegálnímu překonávání kolejí s vyšší pravděpodobností než v případě, kdy je trať na mostě.
- **Zásah do lokality v době výstavby.** Při výstavbě hloubených tunelů je vždy zásah do lokality mnohonásobně větší než při výstavbě na povrchu. Zábory pro výkopy jsou vždy větší, než při variantě mostu nebo vedení po povrchu. Množství přebytečné zeminy, která by se musela ze stavby odvézt by bylo výrazně větší než při variantě vedení tratě na mostě či po povrchu. Rozsah kácení a likvidace zeleně by byla samozřejmě taktéž mnohonásobně větší.
- **Potřebná doba výluk** vytižené trati na Běchovice. V případě výstavby tunelu pod touto nejvytíženější tratí v ČR by byly nutné výluky výrazně větší než při výstavbě mostu nad tratí.
- **Množství betonu** potřebné pro výstavbu tunelů, zárubních zdí v zářezích je výrazně větší než u varianty na povrchu či na mostě.

Varianty, u kterých trať do Malešic přechází trať na Běchovice mostem:

Výhody

- **Podélný sklon trati** je příznivý pro provoz nákladních vlaků (max 12,5 ‰).
- **Mimoúrovňové křížení s ostatními módy dopravy** (cyklisté, chodci, vozidla) a tím i neomezený průchod/průjezd lokalitou. Z toho plyne vyšší bezpečnost v místě lokality.
- **Doba výluk** potřebná pro výstavbu bude výrazně kratší než v případě budování tunelu pod tratí.

Nevýhody

- **Ve vzdálených pohledech** bude patrně viditelný nový prvek (oblouk mostu).

*Dotaz žadatele: Z jakých důvodů byly zavrženy?*

**Odpověď SŽ:**

Důvodem zavržení variant 1 a 2, kdy trať do Malešic podjíždí trať do Běchovic, bylo překročení limitního podélného sklonu trati, znamená to, že by na trať nemohly vjíždět nákladní vlaky, pro které se právě tento přesmyk má realizovat. Mezi variantami, které trať na Běchovice překonávaly horem, byla vybrána varianta 5, která nepředstavovala výrazný zásah do soumostí přes ulici Mezitraťová, a zároveň nezpůsobovala výrazný zásah do lokality z hlediska záboru pozemků.

*Dotaz žadatele: Byly jednotlivé varianty hodnoceny i z hlediska vlivu na životní prostředí?*

**Odpověď SŽ:**

Z hlediska vlivu na životní prostředí byly varianty posouzeny v rámci předmětné studie. Výsledná varianta byla vybrána na základě toho, že ostatní varianty nejsou technicky realizovatelné, a bylo by tedy zbytečné s nimi uvažovat. Tato varianta byla následně rozpracována a posouzena v procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí (dále jen „proces EIA“), kde spolek Hrdlořežská zvonička uplatňoval své připomínky. Na záměr bylo v roce 2018 vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

*Dotaz žadatele: Z jakého důvodu byla zvolena současná varianta návrhu, který devastuje nákladně zrevitalizovaný přírodní park, sloužící k rekreaci desítek tisíc lidí, negativně ovlivní*

*a na čas znemožní průjezd páteřní cyklotrasou hl. m. Prahy, zatíží nadměrným hlukem okolní tisíce obyvatel okolní moderní bytové zástavby?*

**Odpověď SŽ:**

Důvody sledování současné varianty jsou popsány v odpovědích výše. K devastaci přírodního parku (pokud je jím myšlen přírodní park Smetanka) samozřejmě nedojde, stavbou bude dotčena pouze nezbytná část, která je zahrnuta v zásadách územního rozvoje. Co se týče přírodní zajímavosti „Meandry Rokytky“ tak do tohoto revitalizovaného prvku stavba téměř nezasáhne, a to i díky variantě přesmyku mostem přes trať na Běchovice. Průjezd páteřní cyklotrasou, stejně jako prostupnost lokality během stavby budou v maximální možné míře zachovány. V rámci dokumentace pro územní řízení byly posouzeny všechny složky životního prostředí právě ve vztahu k přírodnímu parku Smetanka a k ostatním významným prvkům v dotčené lokalitě. Návrh konkrétních opatření bude probíhat následně během zpracování dalších podrobnějších stupňů dokumentací, kde budou navržena opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí. Zatížení hlukem, prachem či vibracemi bude během stavby co nejvíce omezeno navrženými stavebními a technologickými postupy. Jakákoliv jiná varianta, by pro lokalitu z hlediska životního prostředí a pro místní obyvatele, byla dramaticky horší, i proto byla vybrána sledovaná varianta.

*Dotaz žadatele: Žádáme nejen o poskytnutí těchto informací formou odpovědi, ale také o poskytnutí konkrétního dokumentu/konkrétních dokumentů, kde je tento proces zdokumentován.*

**Odpověď SŽ:**

Proces EIA je k dispozici na níže uvedeném internetovém odkaze:

[https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV1152?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1152?lang=cs).

Dále SŽ poskytuje situace a podélné profily jednotlivých variant vyhodnocovaných v rámci studie v roce 2006, které naleznete na odkaze:

<https://datashare.spravazeleznic.cz/ad/index.php/s/dnAUBhsomcuB38j>

**POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí, kterým bylo žádosti vyhověno, není odvolání přípustné.

Žadatel je oprávněn v souladu s § 16a InfZ podat stížnost na postup při vyřizování žádosti o informace, shledá-li důvody pro její podání vymezené v § 16a odst. 1 InfZ, a to u SŽ do 30 dnů ode dne uplynutí lhůty pro poskytnutí informace dle 14 odst. 5 písm. d) InfZ.

S ohledem na formu vypravení tohoto rozhodnutí na e-mailovou adresu, která byla určena jako doručovací adresa, a nemožnost zajistit prokazatelné doručení písemnosti, Vás zdvořile žádáme o potvrzení přijetí tohoto rozhodnutí volnou formou přímo e-mailem na adresu zpracovatele. V případě nepotvrzení doručení do pěti pracovních dnů budeme nuceni přistoupit k opětovnému zaslání rozhodnutí poštou s doručenkou na Vámi uvedenou adresu trvalého bydliště. Děkujeme za pochopení.

Mgr. František Chabičovský  
vedoucí legislativního oddělení

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 4361777

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 8964139d-b9f4-4099-a462-bcb86ccbcc70

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Jana KLENOTOVÁ)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 05.02.2024 08:46:00



108095d5-e149-4e4a-9482-ffb068c7536