

Spolek pro rozvoj Liboce, z. s.

Vaše zn.	Naše zn.	Výprava	Přílohy	Zpracovali	Datum
	LIPRAK-EIA v. 5			Ing. Petr Šlegr Ing. Petr Panský et al slegr@cedop.eu +420 777 573 975	9. 9. 2024

Věc: Argumenty proti 3. prodloužení stanoviska EIA

Použité podklady

1. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměr na životní prostředí zn 26. 1. 2009, č.j.: 6015/ENV/09 **[Stanovisko EIA]**
2. Aktualizace studie proveditelnosti 2015: Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, Zadavatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Dodavatel dokumentace: Sdružení METROPROJEKT + SUDOP, Praha – Ruzyně – Kladno – aktualizace, vedoucí sdružení: METROPROJEKT Praha a.s. **[ASP 2015]**
3. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice. ROPID, IPR Praha, 08/2018. Dostupné online: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/81a59a7872b0b0fca34e558dfc2703a2.pdf> **[Strategie 2018]**
4. Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, č.j. 24403/ENV/16 ze dne 31. května 2016 **[Prodloužení Stanoviska EIA II]**
5. Aktuality. Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno. Správa železnic. Datum publikace neznámé – dle starého názvu SŽDC před 1. 1. 2020. Dostupné online: <https://www.spravazeleznic.cz/-/zeleznicni-spojzeni-praha-letiste-kladno> **[Aktualita SŽ]**
6. Dopis SŽ, zn. 75351/2023-SŽ-GR-O15 ze dne 31. 10. 2023 **[Doplňující podklady]**
7. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Dostupné on-line: https://portal.cenia.cz/eiasa/download/RUIBX01aUDUwOF9kb2t1bWVudGFjZURPQ182NDg1NDg0NDIxNTMyNjY1Nzc3LnBkZg/MZP508_dokumentace.pdf **[Dokumentace EIA Dejvice - Veleslavín]**
8. Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.). Projektová dokumentace pro stavební povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby (DSP + PDPS). Zvláštní

technické podmínky. Součástí zadávací dokumentace zakázky na projekční práce. Zadavatel dokumentace: Správa železnic, státní organizace. Dostupné on-line: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11968796> [DSP Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)]

A. Změna záměru

Změna rozsahu plánované dopravy

[Stanovisko EIA] uvádí, že **kapacita (rozsah) záměru** je **“Pravidelný intervalový provoz, trat’ má vyhovovat špičkovému intervalu letištních vlaků 10 min, kladenských vlaků 15 min a spojů na Kralupy nad Vltavou 30 min.”**

Aktualizace studie proveditelnosti [ASP 2015] dokončená investorem v roce 2015 a schválená nadřízeným orgánem investora dne 7. 7. 2015¹ počítá s tímto rozsahem dopravy:

Relace	Typ vlaku	Počet vlaků	Interval
Praha Mas. n. – Praha-Letiště VH	Os	6 párů/hod	10 min
Praha-Veleslavín – Kladno	Os	2 páry/hod	30 min
Praha Mas. n. – Kladno (– Kladno-Ostrovec)	Sp	4 páry/hod	15 min
Praha-Smíchov – Hostivice (– Rudná u Prahy) ²	Os	2 páry/hod	30 min
Praha hl. n. – Kladno – Rakovník ³	R	1 pár/2hod	120 min

Z tabulky je patrné, že dochází k navýšení plánovaného počtu vlaků do Kladna ze 4 na 6 párů za hodinu, tedy o 50 %. Dále se počítá s navýšením rozsahu dopravy na Kralupy nad Vltavou z 2 na 4 za hodiny, tedy o 100 % Celkově u záměru dochází k navýšení plánovaného hodinového počtu vlaků z 6 + 4 + 2 párů na 6 + 2 + 4 + 2 + 2 = 16 párů, tedy o 33 %.

[Prodloužení Stanoviska EIA II] uvádí stejný rozsah dopravy (počet vlaků) jako ve [Stanovisko EIA] v Odůvodnění, a v Popisu změn projektu se píše, že „*technické řešení ani rozsah záměru nedoznaly dle předloženého dokumentu oproti dokumentaci EIA žádných změn.*“ Lze se důvodně domnívat, že **investor** (případně autorizovaná osoba RNDr. Tomáš Bajer, CSc.) **vedl MŽP jako správní orgán v omyl, protože došlo k výraznému navýšení kapacity (rozsahu) záměru.**

[Prodloužení Stanoviska EIA II] bylo přitom vydáno na základě žádosti investora doručené MŽP dne 17. 9. 2015 a doplnění žádosti doručené MŽP dne 6. 4. 2016, tedy již dostatečně dlouho po tom, co 7. 7. 2015 nadřízený orgán investora, Ministerstvo dopravy, schválilo investorovi aktualizaci studie proveditelnosti [ASP 2015] a tedy navýšení předpokládaného rozsahu dopravy!

[Stanovisko EIA] vychází z deklarovaného počtu 330 vlaků za den, přičemž tento počet byl v rámci [Doplňující podklady] (Akustické posouzení z roku 2022) navýšen na 359 vlaků, tedy zhruba o 9 %. Takové navýšení se může zdát jako nevýznamné, ale je potřeba upozornit, že zatímco posouzení EIA předpokládalo použití 3 vozových souprav u krátkých vlaků a 6 vozových souprav u dlouhých vlaků,

¹ zdroj: [Aktualita SŽ]

² netýká se přímo záměru

³ dtto

v materiálech pro Akustické posouzení z roku 2022 se už počítá s délkami 4 vozy u krátkých souprav a 8 vozů u souprav dlouhých. **Počet vozů v soupravách je přitom explicitně uveden v tabulkách akustického posouzení jako jeden z důležitých faktorů ovlivňujících expozici hlukem.**

Zároveň podíl dlouhých souprav stoupl z původně předpokládaných 53 % na 58 %. Důsledkem je, že zatímco [Stanovisko EIA] počítalo s provozem přibližně 1518 vozů denně, v Akustickém posouzení z roku 2022 už vychází dopravní zátěž úseku na 2280 vozů denně, což znamená nárůst původní hodnoty o 50 %.

Ani tento navýšený odhad dopravní zátěže však neodpovídá stabilizovaně plánované koncepci. Dle **[Strategie 2018]**, která mj. představuje plán objednávky drážní dopravy v závazku veřejné služby hlavním městem Prahou (cestou příspěvkové organizace ROPID) vychází předpokládaná dopravní zátěž úseku na 454 vlaků denně, což už znamená **navýšení počtu vlaků oproti hodnotě ze [Stanovisko EIA] o 37 %**, tedy se jedná o již významné navýšení rozsahu dopravy a tím i zátěže na ŽP. **Pokud analogicky přepočítáme tento vyšší počet vlaků na plánované délky vlaků (tj. 8/4 vozy), vyjde nám dopravní zátěž jen v úseku Praha-Veleslavin – Praha-Ruzyně v úrovni přibližně 2912 vozů za den, což je oproti hodnotě posuzované procesem EIA nárůst o 92 % a jde tedy jistě o velmi významnou změnu důležitého vstupního parametru.** Závěrem podotýkáme, že počty vlaků dle [Strategie 2018] odpovídají [ASP 2015], tedy dokumentaci pořízené investorem a nelze proto strategii hlavního města Prahy odmítat jako nějaké nepotvrzené, nerelevantní vize externího subjektu. Naopak o počtu vlaků bude rozhodovat primárně objednatel dopravy, tedy hlavní město Praha (a také trh, viz níže), nikoliv investor trati.

Kromě toho umožňuje zvolený provozní koncept dopravy (tedy bez navýšení počtu vlaků oproti plánované špičkové hodnotě) provézt bez problémů dalších minimálně 50 vlaků (tedy až 400 vozů), pokud by hodnota špičkového provozu byla rozšířena do celého období denního provozu.

Dále ze **[Strategie 2018]** vyplývá, že i tyto **navýšené objemy dopravy jsou chápány pouze jako dočasné**, protože u tabulky s jejich výčtem je upřesněno, že se jedná o intervaly pro „*horizont před zprovozněním VRT a Metra S*“. Cílovému stavu se v tomto směru věnuje karta č. 15 na str. 77 citované strategie, kde je stanoveno, že pro „*horizont po zprovoznění VRT a Metra S... tento provozní koncept bude splňovat následující pravidla:*

- 1. interval zastávkového segmentu na hlavních radiálních tratích bude zkrácen na 7,5 min**
- 2. zavedení nových vlaků rychlého segmentu využívající vysokorychlostní tratě, tyto vlaky využívají infrastrukturu Metra S**
- 3. bude prověřeno zkrácení intervalu vlaků příměstské železnice na ostatních regionálních tratích na 10 min“.**

Z výše citovaných pravidel 1. a 3. jasně vyplývá výhled na další významné navýšení objemu provozu po zprovoznění napojení vysokorychlostních tratí do uzlu Praha a především po výstavbě tzv. Metra S. Toto navýšení nereflektuje ani původní posouzení [Stanovisko EIA], ani [Doplňující podklady] / Akustické posouzení z roku 2022. Uvažuje se tedy s úrovní zatížení prostředí značně překračující veškeré kalkulované dopady.

Vyhodnocení vlivů nepočítá s dopravou v režimu open-access

Veškeré počty vlaků, délky vlaků nebo počty vozů⁴ (dále společně jen rozsah dopravy) předložené investorem a rozporované v předchozí sekci jsou však pouze teoretickými hodnotami kopírujícími veřejně oznámené počty vlaků v rámci tzv. dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (ZVS). **Uvedené hodnoty představují záměr objednatelů (§ 3/2 an. ZVS), konkrétně hlavního města Prahy (v koordinaci se Středočeským krajem), případně státu (Ministerstva dopravy) v podobě rozsahu dopravy, kterou hodlají zajistit (objednat).**

V liberalizovaném prostředí EU je na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru garantován volný přístup (open-access) k železniční infrastruktuře. V ČR je uvedená směrnice transponována zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách, zejm. jeho Částí pátou. Na základě tohoto principu budou moci předmětnou trať využívat nejen dopravci zajišťující dopravní obslužnost na základě objednávky kraje, případně státu dle předchozího odstavce, ale kterýkoliv dopravce, který splní zákonné podmínky v rámci své podnikatelské aktivity. Jedinou faktickou limitou této činnosti je kapacita trati.

Uvedený rozsah dopravy, s kterými pracují [Doplňující podklady], tedy není maximální hodnotou kapacity - rozsahu záměru, ale naopak minimální hodnotou – je to rozsah dopravy, který veřejný objednatel(é) již indikoval(i), že hodlá(jí) na trati provozovat, případně rozsah dopravy, který je nezbytný pro samotné uhájení socio-ekonomické životaschopnosti projektu ([ASP 2015]). K tomu nutné je mít na zřeteli i možnost zavedení vlaků nad rámec této objednávky, které budou provozované na podnikatelské riziko dopravců, a to až do vyčerpání technické kapacity trati. Lze předpokládat, že takový zájem – například provozovat zrychlené vlaky z Prahy na letiště⁵ nebo do jiných cílů v severozápadním směru – budou dopravci mít i v případě předmětné trati.

Uzavíráme, že předložené doplňující podklady vůbec nereagují na stávající legislativní úpravu i značně pokročilou reálnou liberalizaci železničního trhu (např. relace Praha – Ostrava, Praha – Vídeň/Bratislava), ke které došlo na relacích, kde byla modernizována železniční infrastruktura. **V podkladech se s touto částí dopravy v režimu open-access vůbec nepočítá.** To je zásadní metodická chyba, protože podklady pro 3. prodloužení Stanoviska EIA, zejména akustická studie⁶, pracují toliko s předpokládaným rozsahem dopravy objednaným veřejným sektorem, nikoliv s rozsahem maximálně technicky možným. Navýšení o 50 vlaků (400 vozů) zmíněné v předchozí sekci může být v reálné praxi dále doplněno dalším navýšením o vlaky (vozy) z důvodu zkrácení intervalu až na technicko-technologické minimum.

Rozdělení záměru na samostatné stavby s nejasnou posloupností realizace – změna pohonu části vlaků na diesel

S ohledem na změnu a rozdělení záměru na 6 dílčích staveb^{7 8}, z nichž u nejsložitějšího a investičně nejnáročnějšího úseku Praha-Výstaviště – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín ještě není jasný nejen termín realizace, ale i to, zda vůbec tato část vznikne, protože zásadní navýšení investičních nákladů může vést

⁴ preferujeme správný termín oproti v dokumentech EIA používanému „vagóny“

⁵ viz například letištní expresní vlaky ve Vídni, Stockholmu a dalších městech.

⁶ [Předložení doplňujících podkladů], příloha č. 3 Aktuální akustická studie

⁷ lidově „rozsalámování“, kterým investor reaguje na kritiku při projednávání záměru například v úseku Praha-Bubny (Vltavská) – Praha-Veleslavín

⁸ zdroj: [Dokumentace EIA Dejvice - Veleslavín], str. 9

k překročení limitní výše nákladů pro ekonomickou rentabilitu, tak se může stát, že dojde k realizaci záměru pouze částečně v omezeném rozsahu⁹ a s menšími společenskými přínosy či horším dopadem na ŽP.

Investor zahájil výstavbu z opačné strany než je začátek záměru, a to od Kladna-Ostrovce (záměr Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně, II. Etapa). Z důvodu nejasnosti termínu a samotné nejasné reálnosti výstavby úseku Praha-Veleslavín – Praha-Dejvice - Praha-Výstaviště však není trať od Kladna-Ostrovce zatím budována s elektrizací (pro tzv. závislou trakci, tj. elektrické vlaky), která je přitom uvedena jako charakteristika záměru ve Stanovisku EIA. Je to z důvodu, že investor zjevně nehodlá provozovat tzv. ostrovní elektrifikaci, tedy, že by úsek trati Kladno – Praha-Veleslavín nebyl napojen na zbytek elektrizovaných tratí¹⁰. Jelikož se na úseku z Prahy-Veleslavína do Kladna (a ani na větvi na letiště) nepočítá se zázemím pro provozní ošetření (elektrických) souprav, narážel by takový ostrovní provoz i na značně provozně (a tedy ekonomicky) náročné přetahy elektrických souprav dieselovou lokomotivou do depa.

Tímto však vzniká reálná možnost scénáře, že záměr bude realizován ve změněné podobě, tedy dvoukolejná kapacitní trať v úseku Kladno – Praha-Ruzyně – Praha-Veleslavín (případně s odbočkou na letiště Ruzyně) s minimálně výše citovaným objednateli předpokládaným rozsahem dopravy, která však bude provozována výhradně dieselovými vlaky. To pak zcela mění dopady záměru na životní prostředí, jak z hlediska hluku, tak z hlediska emisí.

Investor ale v předložených podkladech [Doplňující podklady] (Akustické posouzení, úsek Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.), 2022) scénář blížící se **výše nastíněnému otevřeně připouští**. Na stranách 4 a 5 **zavádí „přechodný stav“** definovaný jako „*po zprovoznění modernizace trati Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně a před zprovozněním modernizace navazujícího úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín*“. Jako „výhledový stav“ je pak označována modernizace i s navazujícím úsekem.

Obsah přechodného stavu, tedy že část vlaků – v rozporu se [Stanovisko EIA] – bude v dieselové (motorové) trakci – popisuje tabulka 7 na straně 24 s počty vlakových souprav¹¹.

⁹ např. jen Kladno/letiště – Praha-Veleslavín

¹⁰ a i pokud to investor (Správa železnic, státní organizace) myslí vážně, pak lze důvodně pochybovat o tom, že dopravci (a jejich objednatelé) budou v tomto úseku elektrické vlaky provozovat

¹¹ terminologicky správně se jedná o vlaky, nikoliv vlakové soupravy

Tab. 7: Počty vlakových souprav použité pro výpočet na trati 120 v roce 2028 – Přejchodný stav

Směr	Kategorie	Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín		Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně		Praha-Ruzyně – Praha-Letiště		Praha-Ruzyně – Hostivice	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Praha – Hostivice/ Letiště	R	8	–	8	–	–	–	8	–
	Sp	24	3	24	3	–	–	24	3
	Os	32	8	32	8	32	8	–	–
	EOs	–	–	48	5	32	3	16	2
	Mn	–	–	–	–	–	–	–	–
Hostivice/ Letiště – Praha	R	7	1	7	1	–	–	7	1
	Sp	24	3	24	3	–	–	24	3
	Os	32	9	32	9	32	8	–	–
	EOs	–	–	48	5	32	3	16	2
	Mn	–	–	–	–	–	–	–	–

R – osobní souprava klasické stavby s motorovou lokomotivou o délce 120 m;

Sp – motorová jednotka o délce 175 m;

Os – motorová jednotka o délce 175 m;

EOs – elektrická jednotka o délce 220 m;

Mn – nákladní souprava s motorovou lokomotivou o délce 100 m.

Podle dopravního konceptu, který je pro tento „přejchodný stav“ uveden, má dojít k razantnímu nárůstu počtu vlaků vedených v motorové trakci o 74 % oproti výchozímu stavu (přičemž další zátěž bude v tu dobu působit nemalé množství vlaků vedených již v této fázi v elektrické trakci). Navíc má dojít u vlaků v motorové trakci v tomto „přejchodném stavu“ k výraznému prodloužení jejich souprav z dnešních 60 až 80 metrů na 175 metrů, takže přepočtená dopravní zátěž v motorové trakci vzroste o 295 % v denním provozu a dokonce o 405 % v provozu nočním. Přepočteno na celý den pak celková dopravní zátěž vzroste o 309 %, tedy více než na čtyřnásobek výchozí úrovně.

Materiál neuvádí, jak dlouho má trvat onen přechodný stav. Je nutné zdůraznit, že tento „přejchodný stav“ není ve skutečnosti nijak časově omezen, naopak je důsledkem problematické řešitelnosti a mnohaletých průtahů v přípravě úseku Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín. Lze tedy téměř s jistotou předpokládat, že se tento „přejchodný stav“, kdy doprava bude probíhat v diesellové (případně smíšené) a nikoliv výhradně elektrické (závislé) trakci a tedy **v rozporu se Stanoviskem EIA**, stane pro dotčené území a jeho obyvatele realitou na **řádově 10-15 let** (odborný odhad na základě dosavadního tempa přípravy jiných projektů stejného investora), v krajním, ale ne zcela nepravděpodobném případě půjde o stav

trvalý, pokud se navazující úsek z jakýchkoliv technických, politických nebo finančních důvodů nebude realizovat.

Dále je potřeba podotknout, že tabulka [Doplňující podklady] / Akustického posouzení 2022 pracuje s vlaky vedenými těmito soupravami „Sp - motorová jednotka o délce 175 m“ a „Os - motorová jednotka o délce 175 m“ s tím, že pro tyto vlaky bylo počítáno s kotoučovými brzdami. K tomu je potřeba uvést, že takovými diesellovými soupravami v potřebném počtu na českém trhu působící dopravci počínaje největšími Českými drahami, a.s. nedisponují. Tyto soupravy budou muset být buď vyrobeny nebo nakoupeny na trhu ojetin. Tento scénář však naráží na to, že pořízení těchto souprav na neznámou dobu po kterou bude trvat „přechodný stav“ může být pro dopravce, resp. pro objednatele dopravy v závazku veřejné služby ekonomicky zcela neperspektivní. Jako pravděpodobný se tedy jeví scénář, že po „přechodnou dobu“ budou provozovány diesellové motorové vozy s přípojnými vozy. Motorové vozy mají kotoučové brzdy, ale jejich přípojnky mají špalíkové a tedy z hlučového hlediska horší brzdy. Půjde tedy o jiný scénář, než který byl hlučově posuzován. **Uzavíráme s tím, že v Akustickém posouzení 2022 byl pro „přechodný stav“ posuzován pouze jediný, a to méně pravděpodobný a přitom z hlediska hluku optimističtější scénář použitých souprav než reálně hrozí.**

Jelikož tedy s jistotou nastane v řádu roků trvající „přechodný stav“ spočívající v přivedení zásadně navýšeného rozsahu dopravy po dvoukolejné trati (dočasně) bez elektrizace je potřeba, aby nový proces EIA posoudil i tento reálný scénář. V případě provozu diesellových vlaků je pak potřeba posoudit zejména otázky emisí, ale i hluku ze starších diesellových vlaků se špalíkovými brzdami.

[Doplňující podklady] obsahují pouze a) rozptylovou studii týkající se zdrojů tolika při výstavbě záměru a b) rozptylovou studii týkající se zvýšeného automobilového provozu u zastávky Dlouhá Míle s terminálem P+R. Provoz diesellových vlaků v „přechodném stavu“ jako liniový zdroj není vůbec řešen.

Provoz v „přechodném stavu“ však nikdy nebyl nijak posuzován procesem EIA a pro původní stanovisko nebyly vzaty v potaz vibrace, hluk a především emise, které takovýto intenzivní provoz v diesellové trakci bude působit. Naopak stanovisko EIA jednoznačně staví na předpokladu, že na postavené trati nebudou provozovány žádné vlaky v motorové trakci, a tedy nedojde ke zvýšení emisí. Protože místo poklesu provozu vlaků v motorové (diesellové) trakci na nulu dojde po realizaci záměru reálně ke zvýšení zátěže na čtyřnásobek, jedná se o zjevnou změnu oproti stavu, na který bylo stanovisko EIA vydáno.

Nejasná otázka nákladní dopravy

Ačkoliv se dle [Stanovisko EIA] tvrdí, že v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Bubny nebude provozována nákladní doprava, tak připravovaná projektová dokumentace na část záměru počítá s třídou traťového zatížení D4, tedy 22,5 tuny na nápravu a 8 tun na běžný metr vozidla^{12 13}.

Pro příměstské elektrické jednotky, které byly hodnoceny v [Doplňující podklady] / Akustické posouzení, je však zpravidla postačující nižší třída zatížení C2, tedy 20 tun na nápravu a 6,4 t/m. S bezpečnou rezervou na vozidla s Jakobsovy podvozky a s dlouhými skříněmi a na 2podlažní soupravy by byla adekvátní třída zatížení D2. Třída zatížení D4 je pro potřeby výhradně osobní dopravy zcela neúčelná. Jelikož vyšší třída zatížení představuje i zvýšené finanční náklady na mostní objekty a investor Správa železnic, státní organizace, musí postupovat s péčí řádného hospodáře, lze se domnívat, že ve skutečnosti investor

¹² ČSN EN 15528

¹³ Zdroj: [DSP Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)]

s nákladní dopravou v rámci volné kapacity počítá. To pak znamená, že další z řady vstupních předpokladů použitých v původním procesu EIA přestal být platný.

Změna polohy zastávky Praha-Liboc

Ze [Stanovisko EIA] vyplývá, že stanice Liboc je umístěna v traťovém kilometru 9,206000 - 9,417000. Pak následuje most přes ulici Libocká na kilometru 9,544619 - 9,563258 a dále je úsek kolem ulice Brodecká v kilometru 9,563258 - 9,837000. Ten má být oboustranně zakrytý ve formě tubusu s otvorem 2 metry nad kolejištěm.

Ze současných prezentací (dostupných na webu investora¹⁴) i z dokumentace předložené v rámci územního řízení ovšem plyne, že zastávka je posunuta mezi ulici Brodeckou a U Prioru. Pro tuto novou polohu zastávky nebylo provedeno posouzení vlivu na všechny složky ŽP, zejména na emise ovzduší znečišťujících látek, a to především s ohledem na výše analyzovaný dočasný stav s provozem diesellových vlaků (týká se celého záměru) a konkrétně v této lokalitě rozjezdy motorových vlaků z navržené zastávky. A to ve spojitosti s tím, že v bezprostřední blízkosti zastávky se plánuje rozsáhlá výstavba určená pro bydlení (viz následující část).

B. Změny v území

Nová obytná čtvrť Westpoint Ruzyně, vysokoškolské koleje

V bezprostřední blízkosti záměru je nyní uvažována rozsáhlá výstavba obytné čtvrti Westpoint Ruzyně s plánovaným počtem 5 051 obyvatel a vysokoškolských kolejí s kapacitou 282 ubytovaných osob. [Doplňující podklady] / Akustické posouzení z roku 2022 ve svém závěru na str. 51 uvádí, že posouzení výhledové akustické situace a návrh protihlukových opatření v zájmovém území, byly provedeny pouze pro stávající chráněnou zástavbu a že výhledová chráněná zástavba (v příslušných plochách ÚP určených pro výstavbu) nebyla v akustickém posouzení hodnocena, a to i z důvodu, že v době zpracování akustického posouzení není na těchto plochách jasné rozmístění a hmoty chráněné zástavby a nejsou známy vstupní podklady pro akustické posouzení vlivu záměru.

Uvedené považujeme za zásadní, protože výše **uvedený nový počet obyvatel přes 5 000 osob (fakticky menší město) je podstatnou změnou v území**. Od zpracování akustického posouzení jsou oba záměry ve vyšším stupni poznání (areál VŠ kolejí již má územní rozhodnutí vydané Odborem výstavby Úřadu městské části Praha 6, č. j. MCP6 094662/2018 ze dne 25. 4. 2018) a vzhledem k tak vysokému počtu obyvatel by mělo být provedeno nejen řádné akustické posouzení, ale celý proces EIA, a to již mj. z důvodu, že minimálně část realizace obytné výstavby lze předpokládat před realizací, dokonce možná i před vlastním povolením záměru železnice.

Situace v dopravní obsluze individuální automobilovou dopravou

S ohledem na dlouhodobý trend růstu dojížděky do Prahy ze Středočeské aglomerace i z periferních částí Prahy i individuální automobilové dopravy obecně lze vyslovit důvodný předpoklad, že od zpracování podkladů pro [Stanovisko EIA] došlo k významnému navýšení dopravy, která bude záměrem dále ovlivněna (stimulována).

¹⁴ případně zde https://youtu.be/q4XEIP4j5Ig?si=sYKEY_N5p3JVG3O

Není nám známo zda v rámci podkladů pro [Stanovisko EIA] byly zpracovány dopravní simulace v oblastech, kde dochází k výrazné změně organizace silniční dopravy vyvolané záměrem s dopadem na kvalitu dopravy a/nebo prodloužení cest autem a navýšení emisí polutantů.

V současné době se stávající trať kříží se silniční dopravou v ulicích Litovická (přejezd se závorami, jeden směr), Libocká (podjezd pod tratí, druhý směr), U stanice (nechráněný přejezd) a Krajiní (přechod a přejezd pro IZS). Navržené řešení křížení trati se silniční dopravou ponechává pouze podjezd ulice Libocká, ostatní křížení bez náhrady ruší. Zcela chybí napojení ulic Naardenská, Rybničná, U stanice a jižní části ulice U kolejí na Evropskou ulici! Jediný vjezd/výjezd z areálu těchto ulic je projektován přes křižovatku ulic U stanice – Libocká. Tímto bude dopravní proud na ulici Libocká navýšen o objem dopravy, která dosud směřovala na Evropskou ulici přes železniční přejezd, který má být zrušen.

V roce 2023 byly pro úsek mezi křižovatkami 6029¹⁵ Libocká/Ruzyňská a 6028 Libocká/U Hvězdy intenzity 7007 vozidel denně v jednom směru a 7105 vozidel denně ve směru opačném, celkem přes 14 000 vozidel/den. Realizací záměru lze předpokládat navýšení dopravy mezi uvedenými křižovatkami s předpokladem překročení hranice 15 000 vozidel/den, a to z těchto důvodů:

1. Přesměrování dopravního proudu za zrušený železniční přejezd (viz výše)
2. Atrakcí nové dopravy na parkoviště P+R v zastávce Liboc. I přes relativně malou kapacitu parkování pro režim „park and ride“ však zastávka Liboc bude generovat jízdy automobilů v režimu využití K+R, tedy vysazení cestujícího spolujezdce(ů), který bude pokračovat ze zastávky vlakem, a odjezd automobilu.
3. Zatraktivněním volby ulice Libocká a tedy převedení nové dopravy díky náhradě železničního přejezdu ve směru Evropská – Ruzyňská podjezdem a tedy díky odpadnutí časové ztráty při čekání na uzavřeném přejezdu.

Záměrem samotným spolu s jím vyvolanou přestavbou ulice Libocká lze očekávat dosažení prahové hodnoty dopravní intenzity 15 000 vozidel denně a tedy musí být zpracována rozptylová studie jako povinný podklad pro vydání závazného stanoviska k řízením uvedeným v § 11 odst. 9 zákona o ochraně ovzduší. Povinnost předložení rozptylové studie platí pro umístění stavby pozemní komunikace nebo parkoviště podle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně ovzduší.

V rámci nového procesu EIA je nezbytné zpracování dopravní, rozptylové a hlukové studie v území nejen přímo ovlivněném záměrem, ale i na pozemních komunikacích, kde dojde ke změně intenzit silniční dopravy vyvolané záměrem.

¹⁵ dle značení TSK Praha

Shrnutí

- EIA byla provedena v podstatě na starý a morálně zastaralý projekt, který se při zpracování studie proveditelnosti 2014 resp. [ASP 2015] ukázal jako ekonomicky neefektivní a musel být upraven.
- Proto byl navýšen plánovaný rozsah dopravy, který tak překračuje hodnoty ze Stanoviska EIA. Navíc skutečný rozsah dopravy (ať objednávané objednateli nebo v režimu open-access) může být ještě vyšší – až do výše maximální technické kapacity.
- Aktuálně se počítá s „přechodným stavem“ po nespecifikované době pro dieselové vlaky, které jsou v přímém rozporu se stanoviskem EIA a pro jejich provoz v navýšeném rozsahu nebyla zpracována rozptylová studie.
- Záměr bude mít úpravou křížení pozemních komunikací vliv na dopravní situaci, která nebyla nikdy komplexně posouzena.
- V území přímo sousedícím a tedy bezprostředně dotčeném záměrem se nyní připravuje rozsáhlá výstavba, jejíž protihluková ochrana nebyla zatím vůbec řešena.