

Modernizace trati Veleslavín - Ruzyně

dopady přestavby trati na lokalitu Veleslavína, Liboce a Ruzyně

Aktuality

- Děkujeme všem účastníkům řízení za podání námitek
- Územní řízení na MHMP zrušeno na žádost Správy železnic
- V květnu 2025 prodloužena platnost EIA na starou polohu zastávky Liboc
- V prosinci Spolek podal nesouhlasnou připomínku k Metropolitnímu plánu
- Nově bude jediné společné řízení o povolení záměru na DESÚ
- Zahájení řízení = podpisová akce
- Aktualizované námitky = nové podání námitek

Negativní dopady návrhu (1):

- Bariérový koridorový efekt trati (trať nepřekročitelná po povrchu + kombinace různých a vysokých zdí)
- Zneprůjezdnění lokality zrušením dnešních přejezdů (P10, P11, P12) – přesun veškeré dopravy do Libocké s novou křižovatkou
- Zvýšení hlukové zátěže lokality: týká se především vyšších podlaží domů v Liboci
- Nově pro celou lokalitu mají platit horší limity tzv. stará hluková zátěž
- Rekordní počet podchodů v Liboci a Ruzyni: od Libockého rybníka po stanici Ruzyně je pro pěší navrženo 8 podchodů a 3 podjezdy, tedy podchod á 200 m. Nejméně přívětivé řešení pro chodce.

Negativní dopady návrhu (2):

- Navýšení kapacity trati přidáním ostrovního nástupiště s dvěma kusými kolejemi na Veleslavíně. V EIA byly pouze dvě průjezdné koleje, zakryté. Dvě koleje navíc = Veleslavín obslouží víc vlaků od Kladna a Letiště. Tyto vlaky nebudou pokračovat do centra, budou končit na Veleslavíně.
- Část vlaků od Kladna bude ukončena na Veleslavíně, do tunelů budou pokračovat jen některé vlaky = **úsek Veleslavín Ruzyně bude nejvytíženějším úsekem** trati Praha – Letiště. Ani s touto koncepcí EIA neuvažovala. Vhodná kompenzační opatření pro takto zatížený úsek nebyla stanovena.

Počty vlaků dnes a po modernizaci:

Počty vlaků v roce 2025

Veleslavín – Ruzyně (mimo)

71 vlaků ve dne (06-22)

14 vlaků v noci (22-06)

Zdroj dat: Hluková studie 2024 DUSL
(DUSL = dokumentace pro společné řízení)

Počty vlaků po zdvoukolejnění

Veleslavín – Ruzyně (mimo)

368 vlaků ve dne (06-22)

76 vlaků v noci (22-06)

Nezahrnuje 8 párů nákladních vlaků ve dne, 2 páry
nákladních vlaků v noci = celkem 20 nákladních vlaků za 24h
(zdroj: EIA Dejvice-Veleslavín). Neposouzeno na hluk.

Změna limitů hlukové zátěže v projektu DUSL:

Hlukové limity pro novostavby drah

60 dB ve dne (06-22)

55 dB v noci (22-06)

„Stará hluková zátěž“ na zdvoukolejnění

68 dB ve dne (06-22)

63 dB v noci (22-06)

Zdroj dat: Hluková studie 2024 DUSL

- V EIA (2008) i DÚR výslovně uvedeno, že stará hluková zátěž nebude na modernizovanou trať uplatněna
- Zvýšení limitů = prostor pro další navýšení provozu, investor by nemusel realizovat protihluková opatření
- I přes výstavbu protihlukových zdí dochází místy ke zhoršení hluku oproti stávajícímu stavu, až o +10 dB.

Akustická studie

Změny k horšímu

- **EIA 2008/2009**

- Projekt navržen na hlukové limity novostaveb: 60dB den / 55 dB noc
- Projekt sliboval **významné komfortní snížení hluku** v lokalitě Veleslavín – Ruzyně

- **DÚR 2025**

- Projekt navržen na hlukové limity novostaveb: 60dB den / 55 dB noc
- Projekt navržen na **nezbytný „standard“** = aby to vyšlo v limitech

- **Dokumentace pro sloučené řízení 2026**

- **Nově limity „staré hlukové zátěže“: 68 dB den / 63 dB noc**
- Zhoršení nad 60 dB / 55 dB v nejvyšších patrech některých objektů
- Projekt **připouští zhoršení** oproti stávajícímu stavu (zejm. lokalita U Kolejí)
- Hlukové mapy jen cca pro 1. podlaží

Negativní dopady návrhu (3):

- Zastávka Liboc v nové poloze
- Návrh na míru novému rezidenčnímu areálu s 2200 byty West Point Ruzyně (místo skladů Rohlík U Prioru), West Point bude obsloužen i tramvají, bez nutnosti sejít do podchodu při cestě (tramvají) do centra.
- Zastávka vyvýšena nad úroveň přístřešků v Pavlovské – Ruzyňské, nástupiště proti oknům bytových domů v Pavlovské – Ruzyňské
- Za zastávkou hluboký zářez s rampami, schodišti a výtahem
- Umístění zastávky a vlastní zastávka neposouzena v procesu EIA
- **Nárůst kapacity záměru = vyšší počet brzdících vlaků, i v noci**
- Trvale a intenzivně osvětlená zastávka
- V EIA zakrytá a polozakrytá zastávka, dnes otevřená zastávka
- Zábor některých parkovacích přístřešků během realizace
- Může nastat souběh realizace železnice + West Point Ruzyně, neposouzeno v procesu EIA

Negativní dopady návrhu (4):

- Do stanice Ruzyně není přímá cesta podél trati z Rakovnické
- Dnes vyšlapaná nekomfortní pěšina křovím k nádraží
- SŽ nepočítá s usnadněním přístupu pro pěší ze stávající lokality, z Rakovnické slepá komunikace
- Nové odstavné nádraží v Ruzyni (nebylo v EIA)
- zdroj stacionárního hluku
- nové manipulační jízdy ve stanici Ruzyně
- Nová kusá manipulační kolej místo stávající vlečky (od nároží Rakovnická x Ledecká)
- nové manipulační jízdy po koleji (před areálem RUVE) = více hluku

Negativní dopady návrhu (5):

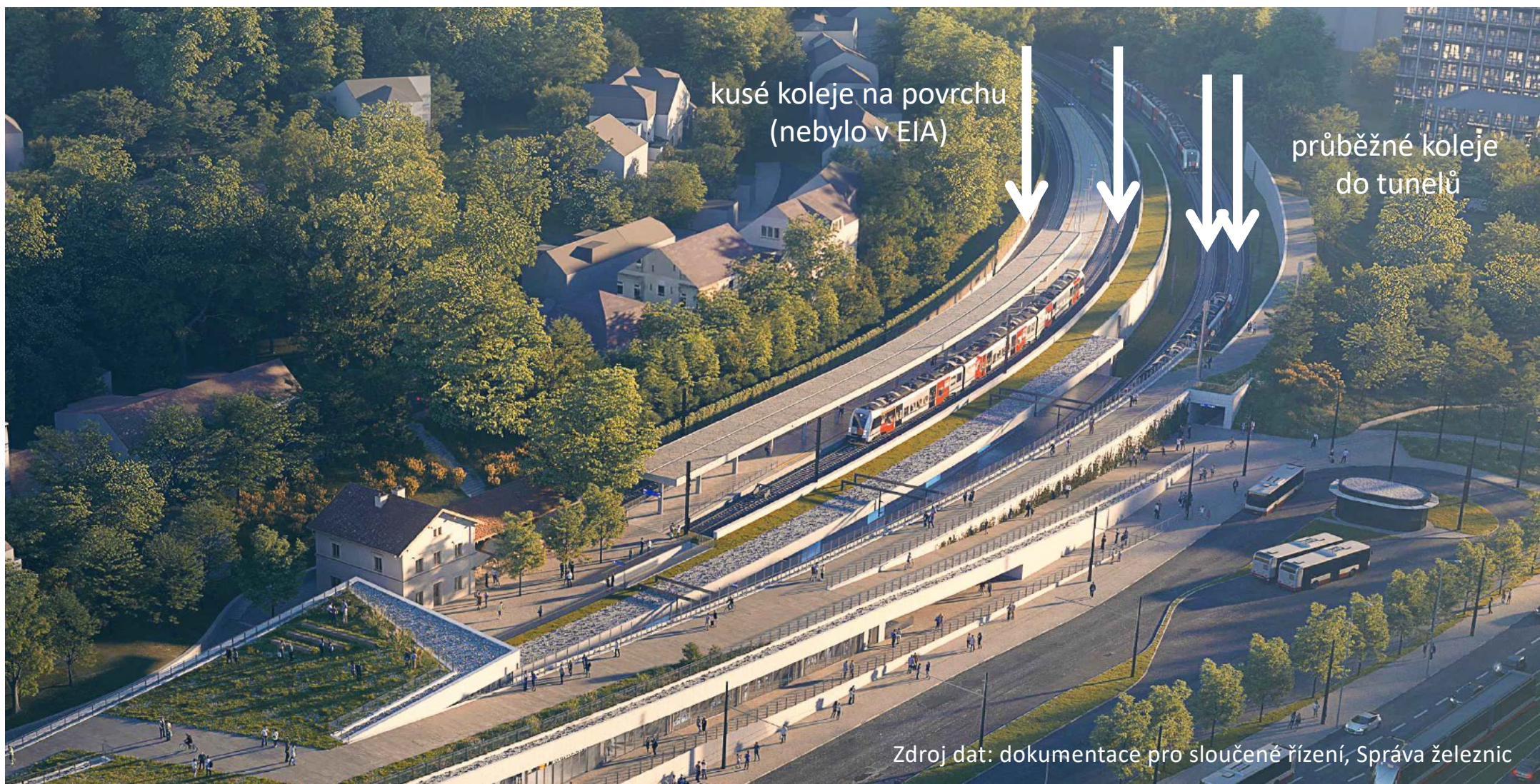
- **Rozsáhlé zahloubení Drnovské:** přestavba (zahloubení) Drnovské od Stochovské po U Prioru
- **Příjezd ke stánku se zmrzlinou** z Drnovské zrušen a nahrazen objížděkou z U Prioru / Pilotů
- Oblíbený stánek, v létě je zde plno
- **Přeložka ulice Ztracená z důvodu zahloubení Drnovské**
- zábor poloviny pozemku rodiny, která na pozemku provozuje hipoterapii a specializuje se na děti postižené Williamsovým syndromem. Řešení obsahuje demolici stájí, kde jsou ustájeni koně.
- **Kompletní rozkopání ulic okolo dráhy,** z důvodů změny výškového řešení a přeložek inženýrských sítí – lokalita bude ochromena stavebními pracemi po dobu několika let

Co je to EIA?

- **Posuzování vlivu stavby na životní prostředí**
 - Posuzování podléhají záměry, které svým rozsahem mohou mít negativní vliv na životní prostředí (ve fázi realizace stavby i svými dopady provozování)
 - Veřejnost se účastní ze zákona ve fázi koncepce záměru
 - Proces EIA s účastí veřejností může vést ke koncepčním změnám (např. podmínka vedení trati v oblasti Dejvic do Veleslavína tunelem).
 - Ukládá kompenzační opatření (nesmí se zhoršit hluková situace, nesmí se kácet hodnotné stromy, vybudovat lávky a propojení, apod.)
- **EIA je zásadní nástroj pro veřejnost, jak docílit ohleduplnějšího řešení**
- **Cílem je vyvolat nové posouzení projektu v rámci EIA, vzhledem k mnoha koncepčním změnám a změnám kapacity záměru**



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa žele



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic

Negativní dopady návrhu:

- Výstavba souboru staveb energetické infrastruktury u Libockého rybníka
- Řešení u rybníka není věnována krajinářská pozornost, stromy u zdi budou vykáceny bez náhrady, není jasné, jak bude vypadat oblast s novým stožárem VVN u mola.
- Významná omezení u rybníka v průběhu výstavby: slunný severní břeh zcela uzavřen, promenáda podél Litovického potoka má sloužit pro příjezd vozidel na staveniště.



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic





Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic



Nový stožár s betonovým základem a oploceným areálem

plocha pro kamion

asfaltová plocha

Transformovny PRE

příjezd ke stožáru

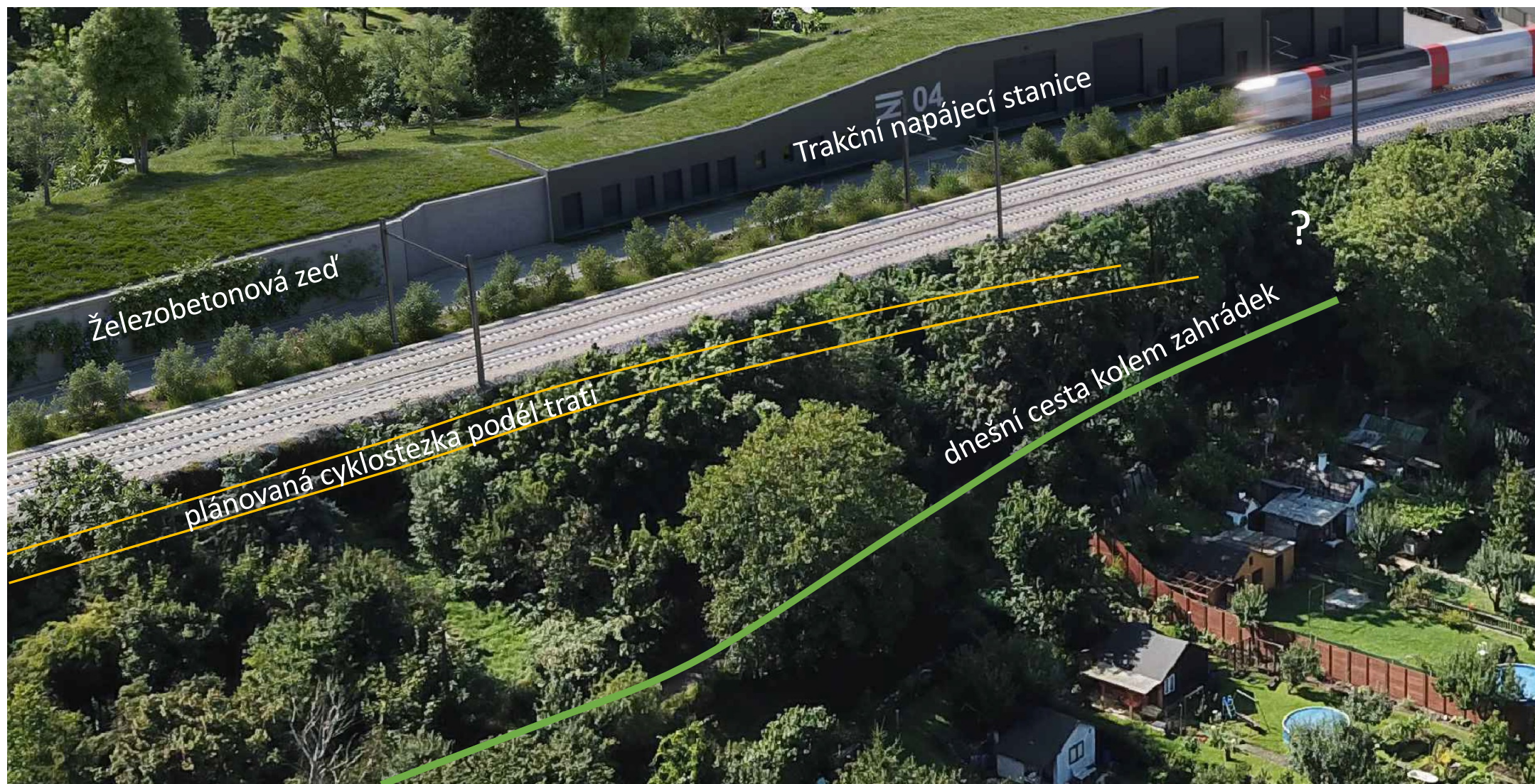
Stromy na zdi nejsou v projektu!



betonová opěrná zeď

betonová opěrná zeď pod dráhou ... zamaskována zelení

Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic



Trakční napájecí stanice

Železobetonová zeď

plánovaná cyklostezka podél trati

dnešní cesta kolem zahrádek

?

Změny u Libockého rybníka



!
Příjezdová cesta na staveniště
24 nákladních vozidel denně, znečištění



Přímá cesta podchodem



Přímou širokou cestu podchodem
Nahradil cyklopřesmyk + úzké schodiště „za roh“
Nepřehledné řešení





Zdroj dat: web zeleznicenaletiště.cz, Správa železnic



Zdroj dat: Rau.de





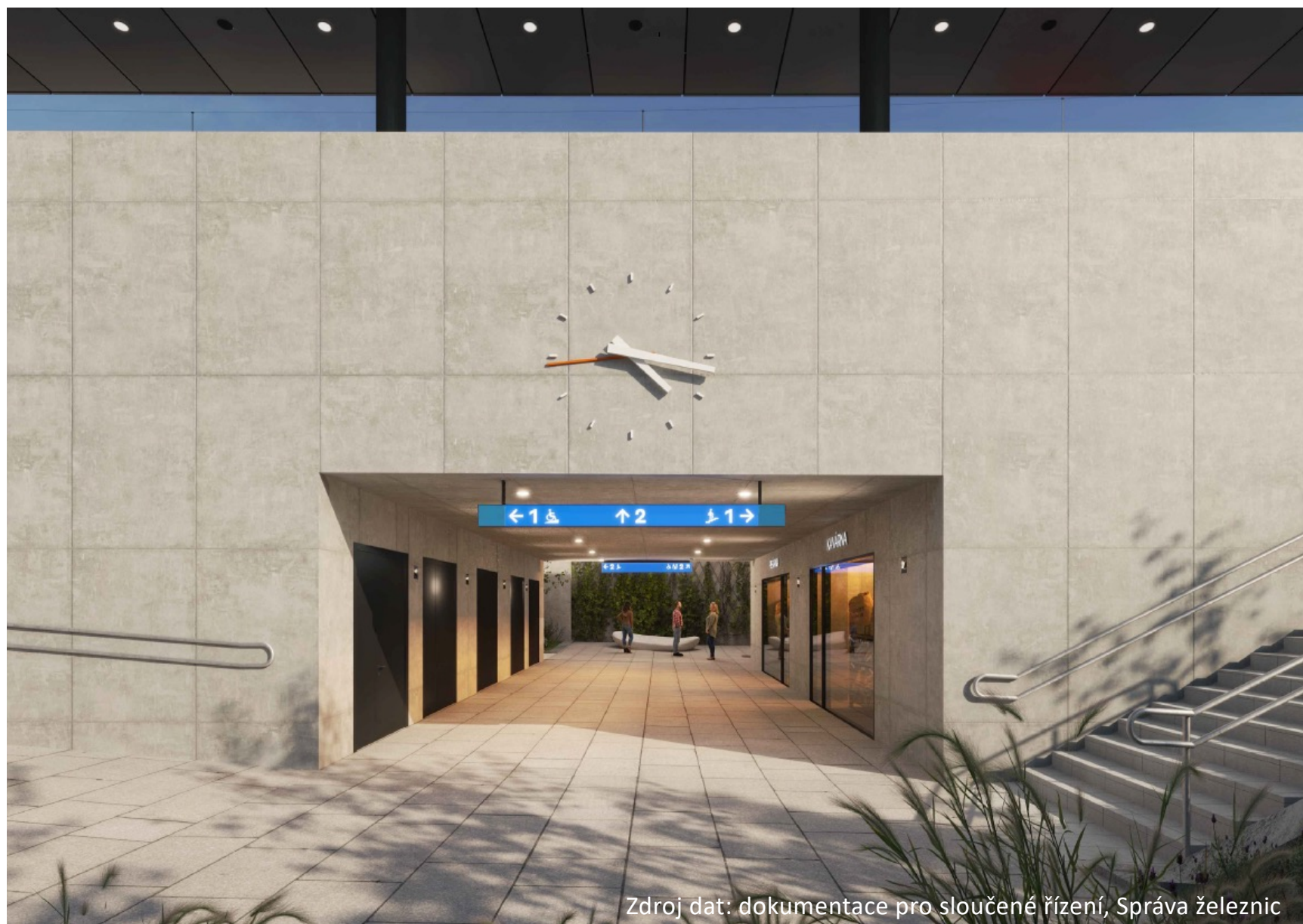
Zdroj dat: Mapy.cz

Negativní dopady návrhu (2):

- **Nová světelně řízená křižovatka Libocká x U Prioru** s předpokládanou intenzitou 18,5 tis aut = další zahlcení Libocké (vzniká nová silnice - prodloužení ul. U Prioru do Libocké podél trati kvůli zrušení přejezdu Litovická; Libocká bude v místě dnešního podjezdu zobousměrněna).
- **Zneprůjezdnění lokality zrušením dnešních přejezdů** (P10, P11, P12) – přesun veškeré dopravy do Libocké s novou křižovatkou
- **Novinkou je další podchod (v Rakovnické) a podjezd (v Naardenské)**, ale žádná povrchová cesta přes trať; nové podchody jsou v Ruzyni v místech, kde má teprve vzniknout zástavba. V místech, kde se dnes chodí (Dolanská, Litovická), nejsou tyto vazby zohledněny. Podjezd v Naardenské je jen pro IZS a cyklisty.



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic



Zdroj dat: dokumentace pro sloučené řízení, Správa železnic



4 roky výstavba Veleslavín – Ruzyně [1]

potom

6 let výstavba tunelů Stromovka-Dejvice-Veleslavín = 3 roky nákladní vlaky v našem úseku [2]

Začátek výstavby 2028 – dokončení stavby 2038

Vlak z Liboce na Veleslavín nejdříve 2032

Vlak do centra z Liboce nejdříve 2038

[1] údaj dle Dokumentace pro společné řízení Veleslavín – Ruzyně 01/2026

[2] údaj dle Podklad dokumentace EIA Dejvice – Veleslavín, Akustické posouzení, Hluk ze stavební činnosti, prosinec 2021; odvoz rubaniny z tunelů je uvažován přes modernizovanou zdvoukolejněnou trať Veleslavín - Ruzyně