

TLM – prezentace MČ Praha 9 – 27.02.2025

Přítomní zástupci SŽ a MČ Praha 9: Jiří Krouský (SŽ), Tomáš Holeček (MČ Praha 9), Jiří Janák (MČ Praha 9), Eva Červinková (MČ Praha 9)

Zapsali: Kristýna Stará a Branislav Kožej (Studio Perspektiv)

Připomínky, poznámky po prezentaci

1. MČ P9 a SŽ – memorandum o spolupráci
2. MČ P9 – dohlížení na staveništní dopravu
3. *Poznámka posluchače:*
 - a. první EIA – odůvodnění nákladní dopravou
 - b. druhá EIA – odůvodnění příměstskou dopravou – ale dělá se to kvůli nákladní dopravě
4. Nákladní doprava je ze zákona podřazená osobní dopravě.
5. *Poznámka posluchače* – dostáváme argumentaci „to je již tak starý projekt, že teď to přeci nemůžeme zastavit“
6. další postup – zhodnocení jednotlivých doporučení bodů ze studie vysoutěženým projektantem – rozdělení na ty, které spadají ke stavbě železnice a ty, které jsou mimo a budou posunuté jiným subjektům

Dotazy po prezentaci

1. *Bude publikováno vyhodnocení dotazníku?*

Bude spolu se závěry koordinační studie na webových stránkách MČ P9 a i na stránkách Hrdlořezské zvoničky
2. *Co znamená architektonické ztvárnění?*

Architektonické zpracování přemostění – na základě zadání bude mít generální projektant povinnost předložit 3 architektonické návrhy od renomovaných architektů.
3. *Jak bude probíhat vyhodnocení architektonických návrhů přemostění? Lze zapojit i komisi pro dopravu a pro územní rozvoj MČ P9?*

Prozatím není znám proces, jakým budou hodnoceny předložené tři autorské návrhy. SŽ děkuje za podnět a zamyslí se nad možnostmi.
4. *Jaký je časový horizont stavby a návaznost nové stavby na rekonstrukci stávajícího koridoru?*
 - a. Libeňský přesmyk – má prioritu

- b. ideální stav – realizace souběžně nebo zjednodušení stavby 4. koleje pro eliminaci dlouhého časového úseku, kdy jsou dopady nejhorší
5. *Co se stane s původní dokumentací?*
Dokumentace pro územní řízení – bude muset být doplněna kvůli změně stavebního zákona – předpokladem jsou práce na cca 20 měsíců i s projednáním s DOSS.
6. *Hlukové limity se změnily, jak na to bude dokumentace reagovat?*
Bude aktualizována hluková studie.
7. *Jak je koordinováno s cyklodopravou v území a pěšími trasami?*
Z projednání s magistrátem vzešly požadavky na cyklostezku podél trati. Projekt i výstavba dále zohlednění dopravní potřeby uživatelů a okolních obyvatel, zejména cyklodopravy a pěších vazeb.
8. *Známe počet lidí užívajících rekreační oblast?*
Nevíme, lze stanovit na základě mobilních dat, ale není potřebné – jsme si vědomi rekreačnímu významu území pro širší spádovou oblast (vč. Prahy 3, Prahy 8 aj.)
9. *V čem spočívá podstata veřejného zájmu této stavby? Obyvatelé vnímají pouze negativa stavby, nevnímají to jako stavbu veřejného zájmu.*
Jedná se o koridor celoevropského významu, udržitelná mobilita, železnice jako nejekologičtější motorový dopravní prostředek.
10. *Proč slyšíme o poklesu nákladní dopravy?*
Pokles nákladní dopravy je zapříčiněn tím, že nemůžeme na železnici garantovat potřebné kapacity.
11. *Uvažovalo se o jiné trase? – kolejový obchvat by byl dle obyvatel koncepčnější a z dlouhodobého hlediska i lepší.*
Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Libeň byla v minulosti budována jakožto nákladní železniční obchvat centra Prahy. V koridoru trati je již od minulosti plánováno rozšíření trati a zdvoukolejnění. O vybudování nových tratí pro nákladní dopravu za hranicemi města se neuvažovalo, neboť se jedná o projekt, který není realizovatelný jak ekonomicky, tak z hlediska projednatelnosti s ostatními dotčenými lokalitami v případné trase.
12. *Má přesmyk i smysl pro město? Nebo městu stavba jenom ubere?*
Přesmyk zajistí dostatečnou kapacitu trati z Prahy-Malešic i koridoru pod přesmykem. Tím bude umožněno zavedení linek pro osobní dopravu při dosažení dostatečné kapacity pro dopravu nákladní na trati z/do Malešic a odstraní se nutnost křížení koridoru nákladními vlaky, která často způsobují zpoždění pro osobní vlaky využívající koridor.
13. *Malešický tunel v současném stavu má úzké hrdlo, dalším úzkým hrdlem je Nádraží Libeň – plány na „zdvoupodlažnění“ nádraží kvůli průchodnosti. Proč tedy plánujeme přesmyk, když z obou stran navazují úzká hrdla?*
Samotné nádraží Libeň není úzkým hrdlem, úzkým hrdlem je právě místo křížení

koridoru, které bude stavbou odstraněno. Se zvoukolejněním navazujícího tunelu směrem do Malešic se uvažuje vzápětí po stavbě přesmyku. Tato stavba je předřazena stavbě zdvoukolejnění tunelu do Malešic právě proto, že dochází i odstranění kolizního místa na koridoru Praha – Kolín, který je z hlediska kapacity v současnosti přetížený.

14. Kvalita vagónů, podvozků je problém – budete nutit dopravce zvyšovat kvalitu souprav?

Plánuje se legislativa, která toto umožní. Konkrétně ale nemůžeme potvrdit, jak bude problém řešen a vymáhán.

15. *Co je to za depo v místě bleších trhů v ÚS zpracované m4 architekty?*

Nutnost potvrzení informace – je možné, že ve studii je na to pouze vytvořena územní rezerva. Žádné železniční depo se zde SŽ neplánuje. Pokud se zde drží určitá rezerva, tak je možné že se jedná o tzv. Citylogistiku. Toto je ale v gesci magistrátu hlavního města a nemáme o tom v tuto chvíli žádnou podrobnější informaci. Jednalo by se ovšem maximálně o překládání kusových zásilek z vagonu například na elektrické kolo nebo podobný prostředek.

16. *Jak budete kácet?*

Kácení proběhne pouze na tělese dráhy a pouze v nezbytně nutné míře.

17. *Následná péče o stromy – kdo ji bude mít na starost?*

Následná péče po výsadbě bude definována projektem na základě podmínek OŽP. Navazující údržba porbíhá dle vlastnictví pozemků a jejich správy.

18. *Chybí reálné vizualizace z pohledu chodců – hned po dokončení stavby. Můžete v projektu doplnit?*

Ano.

19. *Které pozemky budou použité pro stavbu a zařízení staveniště?*

V současné době vidět v projektu DÚR. Bude v projektu aktualizováno.

20. *Otázka na pana Krouského: Jakých 5 doporučení byste preferoval Vy?*

Revize přístupových tras na staveniště, aktualizace akustické studie, zajištění prostupnosti území po dobu výstavby, realizace sportoviště pod mostním tělesem.

21. *Jak budou vypořádány kompenzace obyvatel na základě výnosnosti stavby?*

Respektive, jak budou tyto výnosy zpětně investovány do území?

Výnosnost stavby není nijak přímo úměrně závislá na kompenzacích obyvatel.

22. *Na základě čeho se rozhoduje o realizaci záměru?*

Existuje dokument o záměru projektu – interní dokument zpracovaný SŽ pro Ministerstvo dopravy. Dokument je není veřejný, ale jeho obsah je součástí zadávací dokumentace na výběr generálního projektanta.

23. *Jaká je výnosnost (výhodnost) projektu?*

V současnosti není přesné číslo k dispozici, v rámci navazující přípravy budeme aktualizovat záměr projektu, který tuto informaci poskytne.

24. *Poznámka posluchače: na prezentaci chybí lidé z MD, MHMP apod.*

Prezentace se týkala pouze shrnutí koordinační studie, z ní plynoucích doporučení směrem k záměru SŽ a možností se k nim vyjádřit.

Koordinační studie se zprávou z ankety, která ověřovala výstupy z plánovacích stanů bude publikována na webu MČ Praha 9 v příštích dnech. V průběhu měsíce března bude dána možnost si doporučení projít a případně zaslat k doplnění dodatečné podněty, které na plánovacím stanů či v anketě nezazněly nebo nebyly správně pochopeny.

25. *Jak se bude projekt financovat – nejlepší by bylo zastavit tok peněz?*

Rozpočet na stavbu činil 1,8 mld. → 2,5 mld. v roce 2020.

26. Je potřeba akcentovat i širší souvislosti v návrhu mostního tělesa. Kdo bude navrhovat veřejná prostranství pod mostním tělesem?

Návrh bude dělat architekt a jeho tým, který bude vybrán v rámci zpracování dokumentace pro povolení stavby.

27. *Existuje mapa hustoty provozu cyklodopravy.*

Generální projektant se bude muset ve své práci řídit aktuálně platnými předpisy a závaznými podklady včetně cyklogenerelu a dalších územně plánovacích, analytických a koncepčních podkladů HMP a dalších správních subjektů.

28. *Existuje možnost spolupráce i s IPRem – p. Zděradička.*

SŽ spolupracuje s IPRem a své projekty na území Prahy pravidelně konzultuje s jeho zástupci.