

Váš dopis zn.  
Ze dne 6. listopadu 2020  
Naše zn. 80287/2020-SŽ-GŘ-O25  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Drvota  
Telefon +420 972 235 775  
Mobil +420 725 345 959  
E-mail drvota@spravazeleznic.cz

Datum 23. listopadu 2020

Vážený [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
e-mail: <[redacted]>

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

Správa železnic, státní organizace, obdržela dne 6. listopadu 2020 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), týkající se poskytnutí následujících informací:

- 1) Většina obyvatel Velké Chuchle nevěří, že Policie ČR a TSK vydaly negativní stanoviska k variantě podjezd pro řešení mimoúrovňového křížení trati a silniční komunikace. Jaké je stanovisko Ministerstva dopravy, SŽDC, OVDŽP Praha 16, Policie ČR a TSK k oběma variantám? Prosím o poskytnutí kopií dokumentů, které jednoznačně dokazují stanovisko těchto orgánů k variantám podjezd/nadjezd.
- 2) Jak bude řešen přechod pro chodce, pokud bude zachován přejezd a nebude mimoúrovňové křížení? Bude současně s novou železniční zastávkou postaven i podchod pod železniční tratí i za situace, kdy nebude ani nadjezd ani podjezd?
- 3) Projektová dokumentace pro podjezd není t.č. zpracována. Přesto, lze se vyjádřit k tomu, zda by podjezdem (pokud by byl realizován) projela i velká auta (např. hasičský vůz). Musel by být podjezd vybaven světelnou signalizací (semafor)? Bude nutná světelná signalizace u varianty nadjezd?
- 4) Lze konstatovat, že podjezd je v dohledné době (následujících 10-15 letech) nerealizovatelná varianta? Pokud by došlo k prosazení varianty podjezd, jaký postup by to představovalo a v jakém časovém horizontu lze očekávat postup přípravy projektové dokumentace, schvalování všemi dotčenými orgány, vlastní výstavby a zprovoznění podjezdu? Jaký je plánovaný termín uvedení nadjezdu do provozu a kdy by mohl být reálně zprovozněn podjezd, pokud by vůbec byl postaven?
- 5) Jak se liší nutnost vyvlastnění pozemků u varianty podjezd a varianty nadjezd? Která varianta více zasahuje do vlastnických práv majitelů dotčených nemovitostí?
- 6) Jak varianta nadjezd hlukově zatíží okolí?

Vaši žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb. **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete níže.

K bodu 1) žádosti sdělujeme, že na počátku přípravy stavby byly sledovány obě varianty podjezd/nadjezd, které byly představeny i veřejnosti při veřejné prezentaci. Na základě projednání a mj. stanovisek, které Vám posíláme jako přílohu tohoto dopisu, byla vybrána varianta nadjezd, kterou podporuje i Ministerstvo dopravy. Je nutno poznamenat, že varianta nadjezd je i v souladu s platným územním plánem, ve kterém je zanesena jako veřejně prospěšná stavba.

K bodu 2) žádosti sdělujeme, že nový podchod pod železniční tratí lze z technických důvodů realizovat až po zrušení stávajícího železničního přejezdu. Vybudován bude tedy až po dokončení nadjezdu. Součástí nadjezdu bude i chodník pro pěší. Do té doby bude jako jediná možnost pro přechod trati sloužit stávající úrovněový přechod.

Pro úplnost dodáváme, že v roce 2021 bude vybudován nový podchod i v místě nové železniční zastávky, která bude přesunuta do nové polohy cca 150 m od železničního přejezdu. Tento podchod však bude sloužit pouze pro přístup na nástupiště.

K bodu 3) žádosti sdělujeme, že varianta podjezd by umožnila průjezd vozidel nepřekračujících rozměry stanovené platnými předpisy. Tato varianta je však z dopravního hlediska nevyhovující, jelikož napojení podjezdu do ul. Mezichuchelská lze provést pouze stykovou křižovatkou ve tvaru „T“, kde však nelze dosáhnout vyhovujících rozhledových poměrů, proto by tuto křižovátku bylo nutno řídit světelnou signalizací.

K bodu 4) žádosti sdělujeme, že pro variantu podjezd jsou vydána poměrně jednoznačná zamítavá stanoviska dotčených orgánů, dále by muselo dojít ke změně územního plánu. Z výše uvedeného je zřejmé, že varianta podjezd je prakticky neprůchodná a lze konstatovat, že její případná realizace je v dohledné době (následujících 10–15 let) prakticky nerealizovatelná.

Prioritou Správy železnic je odstranění nebezpečného křížení v co nejbližším časovém horizontu, což splňuje pouze výstavba nadjezdu. Vzhledem k faktu, že tuto variantu podporuje i Ministerstvo dopravy, nebude Správa železnic toto stanovisko měnit a i nadále bude sledována varianta nadjezd.

K bodu 5) žádosti sdělujeme, že podstatně větší množství pozemkových záborů generuje varianta podjezd. Důvodem je nutnost přeložení stávající silniční komunikace Nad Drahou dále od železniční trati v místě zahlobení vjezdu do podjezdu.

K bodu 6) žádosti sdělujeme, že pro variantu nadjezd bylo vydáno územní rozhodnutí, tzn. jeho realizace byla projednána se všemi dotčenými složkami státní správy a projektové řešení splňuje všechny požadované předpisy včetně Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V souladu s tímto zákonem bylo posouzeno zatížení obyvatel hlukem a vypracována hluková studie, která byla odsouhlasena Hygienickou stanicí hl. m. Prahy. Hluková studie stanovila nutná opatření proti hluku, která byla zapracována do projektu stavby. Navržená opatření zabrání překračování hygienických limitů, a to i při uvažování výhledového zvýšení dopravy.

*--- podepsáno elektronicky ---*

Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy

**Přílohy**

Stanovisko HMP  
Stanovisko MČ Praha 16 – odbor dopravy  
Stanovisko MČ Praha 16 – stavební úřad  
Stanovisko PČR  
Stanovisko TSK Praha