

Váš dopis zn.

Ze dne 13. července 2023

Naše zn. 50363/2023-SŽ-GR-O25

Listů/příloh 3/0

Vyřizuje

Telefon

Mobil

E-mail

Datum

26. července 2023

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 13. července 2023 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 optimalizace trati Černošice (včetně) – odb. Berounka (mimo).

Přípisem ze dne 18. července 2023, čj. 48347/2023-SŽ-GR-O25, Vás SŽ v souladu s § 14 odst. 5 písm. a) InfZ vyzvala k doplnění údajů (data narození). Tuto výzvu jste splnil svým podáním ze dne 19. července 2023, které bylo doručeno na SŽ dne 21. července 2023.

Vaší žádosti o poskytnutí informace dle InfZ **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti, resp. odpovědi přímo k jednotlivým bodům žádosti, naleznete níže.

V úvodu považujeme za nezbytné zmínit, že režim InfZ nestanovuje pro povinné subjekty povinnost posuzovat a kontrolovat správnost úředních postupů, poskytovat právní stanoviska, výklady právních předpisů či dovysvětlovat a hodnotit své postupy, včetně strategií či hodnotit práci jiných subjektů. Informační zákon rovněž neslouží k vedené polemiky mezi žadatelem a úřadem o správnosti postupu povinného subjektu v rámci jeho úřední činnosti. Podstatou informačního zákona je především prosté přeposílání v minulosti připravených a hotových dokumentů. Vaše dotazy ve většině případů nesměřují k poskytnutí informací ve smyslu § 3 odst. 3 InfZ, tedy k informacím zachyceným v listinné podobě. Vaše dotazy směřují zejména ke sdělení stanoviska SŽ ke konkrétní problematice, výkladu současných či budoucích kroků SŽ a dotazů, proč je postupováno určitým způsobem a ne jiným.

Nicméně ve smyslu zásad dobré správy, v rámci otevřeného a vstřícného úřadu, a s ohledem, že se o tuto problematiku dlouhodobě aktivně zajímáte, níže Vám poskytujeme odpovědi a vysvětlení na všechny Vaše dotazy, i mimo režim InfZ.

V případě obdobných dotazů v budoucnu však doporučujeme již nepodávat žádosti obdobného formátu a obsahu prostřednictvím InfZ, neboť dle tohoto zákona mohou být odmítnuty z důvodů, jak bylo uvedeno shora.

Ve Vaší žádosti vyslovujete úvodem svůj názor, že „v rámci optimalizace trati mezi Prahou Smíchovem a Berounem (resp. Plzní) se připravuje v úseku Černošic projekt přestavby, který je, nejen dle mého názoru, předimenzovaný, pokud ne přímo megalomanský. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu ve veřejném zájmu, dovoluji si položit dotazy, ohledně toho, zda by celý projekt, resp. ta část která se týká Černošic, neměl být upraven, resp. přepracován a zredukován. Je totiž zřejmé, že je v naprostém nesouladu v tom směru, že se jedná o malou železniční zastávku; narušuje architektonický ráz okolního prostředí, doslova likviduje část

místní flory a fauny a vyvolá psychickou újmu občanům bydlejícím v okolí zastávky, pomínou-li, že přijdou buď trvale nebo dočasně o část svých pozemků."

Za Váš názor děkujeme.

V návaznosti na vyslovený závěr pokládáte SŽ následující dotazy. Pro lepší přehlednost jsou odpovědi přímo u těchto jednotlivých dotazů.

„1. Klíčový dotaz: proč je v projektu tolik předdimenzovaných prvků v rámci malé železniční zastávky, - jakoby se měla proměnit v jakési městské korzo -, když jdou na úkor občanů žijících v okolí zastávky?"

Návrh budoucího vzhledu zastávek byl dlouho projednáván s městem Černošice a představuje kompromis mezi požadavky města a možnostmi a normami SŽ. Rozsah navržených zastávek se nejeví jako předdimenzovaný z hlediska vytiženosti zastávek počtem osobních vlaků a cestujících, kteří jsou zde obsluhováni. Jednotlivé prvky projdou ještě optimalizací během zpracování Dokumentace pro stavební povolení, nicméně jejich rámcové pojetí úzce koordinované s architektonickou studií města Černošice zůstane v mezích předloženého návrhu.

„2. Jaké jsou náklady na roční údržbu závor do ulice Kazínská (přejezd ev. km 14,089)?"

Roční náklady na údržbu přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu přejezd ev. km 14,089 jsou 90 093,03 Kč. Cena představuje pouze náklady za údržbu, nikoliv náklady na el. energii spojenou s provozem přejezdu. Náklady na údržbu přejezdu v tomto případě nejsou hlavním důvodem rušení přejezdu. SŽ má ve své strategii zaměřené na plynulost dopravy a bezpečnost za úkol minimalizovat na hlavních tratích počet přejezdů a obecně zvyšovat zabezpečení pro zamezení nehodám.

„3. Proč se ruší závory do ulice Kazínská, které jsou pro občany z ulice Kazínská a částečně Zdeňka Lhoty životně důležité jako přímé spojení s hlavní částí obce?"

Zrušení přejezdu je v souladu s koncepcí Ministerstva dopravy ČR, kdy se ruší přejezdy a nahrazují podchody/ nadjezdy / lávkami pro pěší pro zvýšení bezpečnosti na trati.

Přejezd je zde nahrazen podchodem pro cestující. Zde zároveň stávající přejezd koliduje s polohou nástupiště u koleje směr Praha.

„4. Proč mají mít nástupiště délku 200 m, když podle vyhlášky č. č. 177/1995 Sb. (aktuální znění 01.07.2020 (verze 11) § 16 odst. 2): „Délka nástupní hrany nástupiště se zřizuje na délku nejdelšího vlaku pro přepravu osob, který u nástupiště pravidelně zastavuje" (dvě spřažené soupravy Elefant City mají délku 158, 4 m)?"

Projekt respektuje požadavek na výhledovou dopravu, který je daný objednatelem dopravy – ROPID a IDSK na nástupiště délky 220 m v celém Středočeském kraji.

„5. Proč je navrhovaná šířka podchodu 8 m, když podle normy ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, oddíl 7 Návazná zařízení a objekty pododst. 7.2 "nejmenší průchodná šířka podchodů a lávky pro pěší musí být 2,2 m", přičemž se pro reálnou šířku aplikuje Příloha A, bod „A2 Výpočet průchodné šířky veřejných komunikací?"

Normy uvádějí minimální rozměry, nicméně v tomto případě se bude jednat o podchod pro pěší i cyklisty a typicky se podchody nebudují pouze v minimálních rozměrech daných normami. Projekt je koordinovaný se záměry města Černošice. Smyslem širšího podchodu je propojit obec a zároveň přirozeně přitáhnout ty, kteří by jinak mohli chtít "přebíhat" koleje.

„6. Proč se přístupy na nástupiště řeší přístupovým chodníkem (rampou) a proč nestačí schodiště s podestami, když k bezbariérovému přístupu budou sloužit výtahy? Proč nelze zřídit pohyblivé schodiště?“

Pohyblivé schodiště netvoří podle předpisů pro bezbariérové užívání staveb přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu. Proto je zde výtah a přístupový chodník, který tvoří přístup pro cyklisty a kočárky.

Pohyblivé schodiště by vyžadovalo jak směr nahoru, tak dolů a v aktuální šířce nástupiště se nevejde. Rampa je určena pro cyklisty a kočárky, pro osoby se sníženou schopností pohybu je primárně určen výtah. Toto je standardní řešení pro nově budovaná nádraží, rampa/chodník má oproti pohyblivému schodišti a jiným řešením minimální náklady na údržbu.

„7. Jak velké náklady jsou na zřízení a údržbu pohyblivého schodiště?“

Náklady na zřízení 1 ks eskalátoru (pohyblivého schodiště) jsou podle aktuálně platného ceníku SPOŽES (Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu) 11,000 mil. Kč. Položka obsahuje náklady na dodávku a instalaci eskalátoru o přepravní výšce cca 7 m (včetně stavební části), včetně uvedení do provozu. Dodávku a instalaci dvojice eskalátorů je možné zohlednit redukčním koeficientem (1,50), případně individuální kalkulací tzn., že náklady na zřízení jedné dvojice eskalátorů potřebné pro vstup a výstup cestujících by činily cca 16,500 mil. Kč. Jedná se o agregovanou položku, pro určení předpokládaných nákladů na výstavbu. Přesné náklady na zřízení eskalátoru je možné určit po zpracování projektu a bude závislé na místních podmínkách na místě instalace eskalátoru.

Průměrné náklady na údržbu eskalátorů (vybrány jako vzorek eskalátory na Zahradním městě) je 12 880,- Kč. Cena představuje náklady za údržbu, nikoliv náklady na el. energii spojenou s provozem eskalátorů.

„8. Proč budou na místě původních závor v ulici Radotínská, které mají být zrušeny, zřizovány závory pro chodce, když bezbariérový přístup na nástupiště bude zajištěn výtahem pohyblivými schody?“

Přejezd v ul. Radotínská je nově navržen pro přejezd pouze vozidel IZS (hasiči, sanitky, Policie) pro případ mimořádných událostí (jako příklad možno uvést povodně z roku 2002 – tedy tisíciletá voda, kdy by přístup do města ze směru Radotín po silnici II/115 nebyl možný).

„9. O kolik m2 zeleně přijdou Černošice v rámci projektu a o kolik m2 přibude betonové/asfaltové plochy?“

Pro potřeby DÚR byl proveden dendrologický průzkum, který v prostoru celé stavby v délce 5,5 km vytipoval následující objem mimolesní zeleně, který bude nutné odstranit:

- 57 969 m² keřů
- 414 stromů o obvodu kmene nad 80 cm (tzv. nadlimitní)

Přičemž v prostoru zástavby v Černošicích se jedná o cca 22 500 m² keřů, a 145 stromů (převážně náletových dřevin typu akát, jasan apod.)

Jako náhrada pokácených dřevin a keřů je navrženo 500 ks stromů špičáků, 2000 keřů a 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem. (Včetně výkopu jamky, hnojení, zalití, ochranných kůlů, údržby až 5 let). Tyto výsadby proběhnou pravděpodobně mimo zábor stavby, v intravilánu dotčených obcí.

Vegetační úpravy na vlastní stavbě nejsou navrhovány, a to především z bezpečnostních důvodů (ochrana trakce, rozhledové poměry). Vzhledem k velkému rozsahu stanovených náhradních výsadeb bude zachována mikroklimatická funkce zeleně v lokalitě.

Rekonstrukce je primárně zaměřena na železniční koridor. Kde je to možné, tam bude podle architektonického plánu města zeleň zachována nebo dokonce doplněna. K rozšíření nástupišť a záboru stávající zeleně dojde hlavně kolem zastávky Černošice, kde je aktuálně úzký prostor, který je třeba pro uvedení do souladu s normami pro nástupiště, přístupovou komunikaci atd., rozšířit.

„10. Bude v ulici Kazínská uchráněna a zachována letitá, a pro místní občany vzácná lípa, které Nadace Partnerství, jako „Lípě v ohrožení“ udělila titul „Strom hrdina“ (viz příloha)?“

V návrhu podchodu i přístupové komunikace do ulice Kazínská počítáme s tím, že se pokusíme lípu zachovat. Nicméně neznáme, jak vedou kořenové systémy a další okolnosti, proto to nelze zaručit. Chápeme však dobře význam stromu a určitě se pokusíme o jeho zachování a bude to též součástí zadání stavby.

„11. Kdo konkrétně odpovídá za tu část projektu, která se týká okolí zastávky Černošice a nově zaváděných silničních přeložek?“

Za stavbu odpovídá za SŽ jako investora organizační jednotka Stavební správa Západ, projektantem je SUDOP PRAHA a.s. Řešení prostoru zastávek je koordinované s městem Černošice a zpracovatelem architektonické studie města Černošice společností SUM. architekti.

„12. Jaké jsou předpokládané náklady na výše uvedenou část projektu a do jaké míry se na nich podílí město Černošice?“

Předpokládané náklady celé stavby jsou odhadovány na cca 3,7 mld. Kč v současných cenách. Předpokládaná cena jednotlivých částí projektu bude záviset na finální podobě, která vyjde z řízení o územním rozhodnutí a stavebního povolení, které potvrdí technické řešení pro celou stavbu. Pokud se jedná například o náhradní komunikace za zrušený přejezd, jsou to investice vyvolané stavbou dráhy a tyto náklady tedy nese plně investor stavby SŽ. Město Černošice bude financovat části investice nesouvisející s dráhou – jedná se například o některé přístupové chodníky nebo parkovací stání.

„13. Proč není široká veřejnost ve svém veřejném zájmu informována podrobně a průběžně o jednotlivých prvcích projektu s odůvodněním jejich potřeby vzhledem k zastávce (optimalizaci).“

SŽ dlouhodobě otevřeně o jednotlivých parametrech diskutuje s městem Černošice. Občané mají možnost kdykoli diskutovat se svými zastupiteli. V rámci procesu EIA proběhlo 04/2022 veřejné projednání dokumentace stavby. SŽ nad rámec standardního informování započala s detailnějším seznámením s řadou vlastníků pozemků dotčených stavbou – individuální schůzky s vlastníky probíhají od 04/2023. Rovněž se připravuje další veřejné představení stavby, jehož předmětem bude seznámení veřejnosti s projektem, včetně vizualizací řešení stavby na zastávkách Černošice a Černošice-Mokropsy.

„14. Proč není široká veřejnost informována, zda byl proveden a jaké jsou výsledky geologického průzkumu nově plánované komunikace jdoucí v galerii pod ulicí Komenského jako budoucího provozu (těžká nákladní auta, dvoupatrové autobusy)?“

SŽ má jako státní organizace standardizované postupy, které detailní geologický průzkum stanovují v určitých fázích projektu. Známé informace byly sdíleny v rámci EIA.

Již v době zpracování předchozí projektové dokumentace (2012) byl proveden předběžný průzkum. Z něj se vychází z hlediska koncepce technického řešení. Před zpracováním Dokumentace pro stavební povolení (DSP) bude proveden doplňující podrobný průzkum celé lokality dotčené stavbou silniční galerie (vrtané sondy, pasportizace studní, ...) a ten bude zohledněn v detailech technického návrhu. Stavební správa západ zadala v současné době zpracování Projektů inženýrsko-geologického průzkumu podle nějž bude průzkum proveden.

Provoz se předpokládá takový, který odpovídá provozu na stávající komunikaci, výška průjezdního prostoru je navržena 4,80m.

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 (klenotovaj@spravazeleznic.cz)**. 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 oddělení drážního práva a legislativy