

Praha dne 14. března 2025
Č. j.: MZP/2025/710/193
Vyřizuje: Ing. Hurková
Tel.: 267 122 082
E-mail: Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz

ZÁPIS

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) podle § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a § 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“), k záměru

„Modernizace trati Praha – Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo)“

konaného dne 7. 1. 2025 od 15:00 hodin v kongresovém centru Masarykovy koleje, Thákurova 550/1, 160 00 Praha 6 - Dejvice

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 30. 5. 2022 byla na MŽP předložena dokumentace zpracována RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 2719/4343/OEP/92/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/3906).
- Dopisem ze dne 31. 5. 2022 MŽP rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla dne 1. 6. 2022 zveřejněna na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 1. 7. 2022.
- Dopisem ze dne 25. 7. 2022 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí pověřen Ing. Petr Mynář, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 1278/167/OPVŽP/97, rozhodnutí o prodloužení autorizace č.j. MZP/2021/710/5306). Dne 25. 7. 2022 zpracovatel posudku převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Smyslem posudku je zhodnotit zejména úplnost dokumentace, technické řešení záměru, návrhy opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, dále vypořádat všechna obdržená vyjádření k dokumentaci, zohlednit závěry z tohoto veřejného projednání a navrhnout příslušnému úřadu stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

- Dopisem ze dne 4. 8. 2022 byla dokumentace na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu EIA a na základě doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli záměru k přepracování.
- Dne 30. 9. 2024 byla na MŽP předložena přepracovaná dokumentace zpracována opět RNDr. Tomášem Bajerem, CSc.
- Dopisem ze dne 11. 10. 2024 MŽP rozeslalo přepracovanou dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla dne 17. 10. 2024 zveřejněna na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 18. 11. 2024.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 51 vyjádření (2 vyjádření DÚSC, 3 vyjádření DO, 7 vyjádření odborů MŽP, 1 vyjádření ostatního orgánu státní správy, 35 vyjádření z řad veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 2 vyjádření ostatních orgánů státní správy a 1 vyjádření z řad dotčené veřejnosti.

- Dopisem ze dne 20. 12. 2024 byly zpracovateli posudku zaslány veškeré doplňující podklady pro zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku převzal všechny dostupné podklady dne 30. 12. 2024.
- Dne 18. 12. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o pozvánce na veřejné projednání byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 19. 12. 2024.
- Dne 7. 1. 2025 se konalo v souladu s § 17 odst. 2 zákona veřejné projednání dokumentace.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 7. 1. 2025 od 15:00 hodin v kongresovém centru Masarykovy koleje, Thákurova 550/1, 160 00 Praha 6 - Dejvice.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byla pověřena (dle § 3 odst. 6 vyhlášky) Ing. Aneta Hurková, pracovnice odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP.

Na jednání byli za MŽP přítomni také Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence a Ing. Petr Slezák, vedoucí oddělení metodiky a projektové EIA a zástupce ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů, vyjádření dotčené veřejnosti a vyjádření veřejnosti k posouzení vlivů záměru „Modernizace trati Praha – Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo)“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

oznamovatele (Správa železnic, s.o.):

Ing. Petr Vaníček

Ing. Jarmila Maděrová

Ing. Pavel Paidar

Ing. Daniel Dlubal

*Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
(za Ministerstvo dopravy)*

tým projektantů

Ing. Bc. Kamil Bednařík

Dr. Ing. Zdeněk Žížka

RNDr. Petr Vitásek

tým zpracovatele dokumentace:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Ing. et Ing. Jana Bajerová

Ing. Filip Fikejz

Ing. Libor Ládyš

Ing. Aleš Matoušek, Ph.D.

přizvaní odborníci:

Mgr. Zdeněk Venera, Ph.D.

(Česká geologická služba)

Ing. Milan Aue

(Česká geologická služba)

Ing. Petr Kycl

(Česká geologická služba)

doc. Ing. Petr Hradil, Ph.D.

(VUT v Brně, Fakulta stavební)

zpracovatel posudku:

Ing. Petr Mynář

dotčené územní samosprávné celky:

hlavní město Praha	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
městská část Praha 6	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
městská část Praha 7	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>

dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Hygienická stanice hlavního města Prahy	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>

Veřejného projednání se zúčastnili taktéž zástupci veřejnosti. Celkem se veřejného projednání účastnilo kolem 55 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila Ing. Aneta Hurková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, představila zástupce jednotlivých stran a provedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků projednávaného záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Zástupce oznamovatele (Ing. Petr Vaníček) přítomné seznámil se záměrem modernizace železniční trati Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, který je součástí významného infrastrukturního záměru propojení centra Prahy s letištěm Václava Havla a Kladnem. Zdůraznil důležitost projektu pro zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních dob a zlepšení komfortu cestujících. Dále uvedl, že již probíhá realizace některých částí, včetně modernizace Negrelliho viaduktu, Masarykova nádraží a trati Kladno – Ostrovec.

Ing. Luděk Sosna, Ph.D., (Ministerstvo dopravy), seznámil přítomné blíže s aktuálním stavem přípravy úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem, přičemž zdůraznil snahu nalézt technické řešení s minimálním dopadem na životní prostředí, které zahrnuje tunelové vedení trati. Upozornil na zařazení této železniční trati do transevropské sítě a budoucí možnost napojení na dálkovou dopravu. Vyjádřil naději na nalezení konsensu ve věci navrhovaného technického řešení, aby mohl investor pokračovat v projektování a povolovacích procesech. Zároveň zdůraznil důležitost projektu pro propojení centra Prahy, letiště Václava Havla a města Kladna.

Dále hlavní inženýr projektu Ing. Bc. Kamil Bednařík (METROPROJEKT Praha) stručně představil klíčové charakteristiky projektu stavby železničního úseku Dejvice – Veleslavín, který je součástí spojení Praha – letiště Václava Havla – Kladno.

Zpracovatel dokumentace RNDr. Tomáš Bajer, CSc., seznámil přítomné s popisem předmětného záměru, způsobem výstavby, stavebními dvory a kumulativními vlivy projektu. Stručně představil vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví identifikované v dokumentaci. Podrobně se věnoval hodnocení hlukové a imisní zátěže, vibrací a jejich vlivu na okolní stavby. Dále informoval o dopadech na povrchové a podzemní vody, jejich dočasném ovlivnění během výstavby a následném návratu do původního stavu. Zaměřil se také na přínosy záměru ve formě snížení emisí díky přechodu na elektrickou trakci a na kompenzační opatření spojená s kácením zeleně a ochranou biologické rozmanitosti.

Zpracovatel posudku Ing. Petr Mynář uvedl, že dokumentace odpovídá požadavkům zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a obsahuje hodnocení všech relevantních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále uvedl, že původně navrhl vrácení dokumentace k přepracování kvůli nedostatečnému doložení geologických a hydrogeologických podkladů. Dále konstatoval, že aktuální verze dokumentace zahrnuje nejen doplněné podklady, ale i částečně upravené trasování záměru. Z hlediska obsahu doručených vyjádření k dokumentaci shrnul, že dominantními tématy byly obavy z dopadů na statiku objektů, kumulativních vlivů, geologických rizik a vlivu hluku a vibrací. Závěrem uvedl, že v dokumentaci je navržena řada opatření pro minimalizaci vlivů, která budou pravděpodobně ještě doplněna na základě obdržení připomínek.

Ing. Hurková následně vyzvala dotčené územní samosprávné celky, aby uplatnily své připomínky. Žádné dotazy či připomínky od dotčených územních samosprávních celků nebyly položeny.

Ing. Hurková následně vyzvala dotčené orgány, aby uplatnily své připomínky. Žádný ze zástupců dotčených orgánů na veřejném projednání nevystoupil.

Ing. Hurková následně vyzvala veřejnost, aby uplatnila své připomínky, čímž byla zahájena diskuse.

První zástupkyně veřejnosti paní JUDr. Ivana Němcová vyjádřila zásadní obavy z možného narušení stability v oblasti plánovaného záměru a ztráty podzemní vody, kterou doložila vlastním posudkem na vrt (studnu), který byl povolen pouze do hloubky 60 metrů. Konstatovala, že ražba tunelu může způsobit odtok vody z podzemních zásob a následné propady terénu, což by mohlo vést k poškození či destrukci domů v okolí. Zdůraznila, že dřívější případy, jako například při výstavbě tunelu Blanka, ukázaly, že odškodnění občanů za podobné škody je nereálné. Vyzvala Ministerstvo životního prostředí, aby věnovalo těmto rizikům patřičnou pozornost, neboť v dokumentaci dle jejího názoru nejsou adekvátně zohledněna.

Pan Ing. Bc. Kamil Bednařík (hlavní inženýr projektu – METROPROJEKT Praha) reagoval na připomínky týkající se hloubky tunelu, kdy vysvětlil, že uváděná hloubka (maximálně 83 m) odpovídá rozdílu mezi niveletou temene kolejnice a povrchem, bez započítání výšky samotného

tunelu. Uvedl, že hloubka je detailně popsána v dokumentaci, včetně grafických projekcí s převýšeným podélným řezem. Dále zdůraznil, že dokumentace obsahuje podmínku pro provedení pasportizace objektů v zóně indukovaných účinků stavby, která proběhne před zahájením realizace, s následným monitoringem a specifikací stavu po dokončení stavby. Tyto kroky mají předejít nesrovnalostem a zajistit případné odškodnění a sanace.

Pan Dr. Ing. Zdeněk Žižka (METROPROJEKT Praha) dále reagoval na připomínky k rizikům spojených ražbou tunelů, že střešovické tunely budou převážně raženy pomocí tunelovacích strojů a budou raženy v ordovických horninách, které pod křídovou tabulí obsahují izolující jílovce. Předmětná lokalita zahrnuje dva horizonty podzemní vody, jeden v ordoviku a druhý v křídě. Vysvětlil, že během ražby bude probíhat monitoring, a pokud by došlo k ovlivnění podzemní vody, budou okamžitě přijata opatření, jako je přechod tunelovacího stroje do uzavřeného módu, čímž se zajistí ochrana podzemní vody.

Mgr. Evžen Doležal (MŽP) dále konstatoval k rozsáhle připomínce paní JUDr. Němcové, že se zaznamenávají do zápisu. Tyto připomínky budou následně vyhodnoceny s ohledem na vliv projektu na okolí, životní prostředí a veřejné zdraví.

Dr. Ing. Žižka doplnil, že v oblasti Střešovic, kde se nachází křídová tabule, budou poklesy terénu v zóně nejnižšího rizika zanedbatelné, maximálně do 10 mm. Tato míra poklesu není staticky významná a nemůže ovlivnit ani narušit stabilitu či statiku budov v nadloží.

Ing. Petr Kycl (za tým zpracovatele dokumentace) reagoval na obavy a neověřené informace o možném vypuštění tzv. Střešovického jezera, sesuvu podobnému dálnici D8, ovlivnění hradního vodovodu nebo omezení zásobování Prahy 6. Ve vazbě na výše uvedené konstatoval, že nic takového nenastane. Ing. Kycl představil dvouletý inženýrskogeologický průzkum, včetně tvorby 3D geologického modelu, který byl založen na datech z 554 vrtů o hloubce 10–152 m v dané oblasti. Na základě těchto podrobných dat z průzkumu uvedl, že byla potvrzena přesná znalost geologické stavby území. Dále vysvětlil, že u vrtu, který si paní JUDr. Němcová nechala vytvořit, došlo k propojení dvou zvodní a více objasnil důsledek propojení zvodní. Závěrem zdůraznil, že návrh projektu tunelu vylučuje propojení zvodní a tato tvrzení jsou podložena důkladným výzkumem odborného týmu.

Pan David Čálek, obyvatel Střešovic, vznesl připomínky a požadoval, aby odpovědi na otázky byly konkrétní, zejména co se týče pasportizace. Žádal přesné informace o tom, které objekty budou pasportizovány, jejich počet a vzdálenost od plánovaného tunelu, aby bylo možné záznam využít v případě problémů, například poškození domů. Vyjádřil také obavy z potenciálního propojení vodních hladin při vrtání větracích šachet, zejména v oblasti u Evangelického kostela ve Střešovicích v ulici Na Bateriích, a upozornil na riziko ztráty podzemní vody nebo poklesů terénu. Dále požadoval jasné záruky a podrobný popis opatření, která zajistí, že hladiny podzemní vody nebudou propojeny a že případné škody budou kompenzovány, včetně konkrétního vymezení odpovědnosti za náhrady.

Dr. Ing. Zdeněk Žižka reagoval na připomínky a uvedl, že ražba vzduchotechnické šachty ve Střešovicích bude probíhat odshora dolů a bude doprovázena geotechnickým monitoringem, zahrnujícím i měření hladiny podzemní vody. Při průchodu horninovým izolátorem (jílovcem) na

bázi cenomanu) budou prováděny těsnicí injektáže. Účinnost těchto injektáží bude ověřována hydrogeologickým monitoringem, přičemž v případě potřeby budou injektáže opakovány, dokud prostor nebude dostatečně utěsněn. Zdůraznil, že obdobné technologie byly úspěšně použity například při výstavbě pražského metra D, což potvrzuje jejich spolehlivost při práci s horninami jako cenoman nebo ordovik. Dále uvedl, že všechny objekty nacházející se v zóně indukovaného ovlivnění budou pasportizovány. Tato zóna je zakreslena ve výkresech, které jsou součástí dokumentace a byly během jednání prezentovány.

Pan David Čálek vznesl další otázku, zda je možné na internetu nalézt geologický průzkum a vytvořené řezy území v rámci průzkumu. Pan RNDr. Tomáš Bajer, CSc. (zpracovatel dokumentace) reagoval na otázku a odkázal na Informační systém EIA, kde je k dispozici dokumentace předmětného záměru se všemi jejími přílohami. Dále doplnil, že geologický průzkum a výkresy jsou v rámci přílohy č. 11.1.

Ing. Kycl doplnil informaci, že 3D geologický model oblasti Střešovic je veřejně dostupný na webových stránkách České geologické služby. Pro snadný přístup doporučil zadat do vyhledávače frázi „3D geologický model Střešovice“, která odkazuje přímo na příslušný model. Model je navržen tak, aby byl přístupný i laikům bez speciálního softwarového vybavení, a je možné jej ovládat pomocí běžného internetového prohlížeče. Uvedl také, že model existuje v nativním formátu, který však vyžaduje specializovaný software a není určen pro běžné uživatele.

Pan Roman Mejstřík, předseda spolku Za ochranu Střešovic a Břevnova, uvedl připomínku, že podle jeho názoru dochází k urychlení procesu přípravy stavby kvůli smlouvě Správy železnic se soukromou firmou, která zavazuje předat pozemky do roku 2030. Dále negativně reagoval na zvolenou trasu železnice, která zasahuje do nového území, kde železnice nikdy nebyla, což podle pana Mejstříka přináší zátěž na neadekvátní lokalitu. Zmínil, že námítky a připomínky spolku nebyly řádně vypořádány v dokumentaci EIA, a avizoval pokračování připomínek v dalších fázích schvalování. Také upozornil na údajné nesrovnalosti v dokumentaci EIA a zdůraznil nutnost osobní odpovědnosti konkrétních osob za projekt. Požádal o jasné vyloučení možnosti, že by trať sloužila k nákladní dopravě, a vyjádřil pochybnosti o efektivitě a využitelnosti plánované železnice. Závěrem vyjádřil obavy z dopadu železnice na provoz a vybavení Ústřední vojenské nemocnice, která podle něj není vhodným místem pro takovou stavbu. Projekt označil za nevhodný a vyjádřil nesouhlas s přístupem Správy železnic.

Ing. Pavel Paidar (Správa železnic, s.o.) odmítl tvrzení, že je výstavba projektu úspěšná kvůli smlouvě na pozemky. Zdůraznil, že projekt neslouží pouze ke spojení Prahy s Kladnem, ale především zajišťuje napojení na stále rostoucí letiště Václava Havla, které obsluhuje miliony cestujících ročně. Uvedl, že smlouvy a jejich právní spory jsou již vypořádány a nejsou důvodem pro realizaci stavby. Dále připomněl, že tunelová varianta byla vybrána na základě požadavku městské části Praha 6, čímž je plněna podmínka stanovená touto městskou částí.

Pan Mejstřík v návazné reakci zpochybnil význam železniční trati pro letiště, které mělo původně plánované parkoviště pro 5000 vozidel, avšak kapacita byla snížena na 800 míst. Uvedl domněnku, že trať nebude dostatečně využívána cestujícími, což povede k jejímu

neefektivnímu provozu a potenciálnímu přechodu na nákladní dopravu. Upozornil také na omezenou kapacitu mostu přes Vltavu, kvůli níž budou některé vlaky z letiště muset končit ve stanici Hradčanská. Závěrem konstatoval, že většina námitek již byla podána a očekává jejich vypořádání.

Zpracovatel dokumentace uvedl, že v dokumentaci je jasně uvedeno, že pro návrhový stav se počítá výhradně s osobní dopravou. Pokud by Správa železnic v budoucnu uvažovala o zavedení nákladní dopravy, jednalo by se dle jeho názoru o podstatnou změnu záměru, která by vyžadovala nové projednání a předložení aktualizované dokumentace, protože současné hodnocení, včetně hlukových a dalších studií, vychází pouze z osobní dopravy. Dále zmínil v souvislosti s připomínkami s vazbou na letiště Václava Havla, že paralelní dráha letiště, jakožto plánovaný záměr, je zveřejněn v informačním systému EIA, kde lze nalézt i přepravní nároky spojené s provozem letiště. Zdůraznil, že železniční doprava má přispět k odlehčení automobilové dopravy, neboť cestující na letiště budou mít efektivnější spojení, a to jak při příletech, tak při odletech, čímž se sníží potřeba využívat autobusové a trolejbusové linky nebo složité spojení z letiště do města.

Pan Jaroslav Jelínek, zástupce z řad veřejnosti, reagoval na připomínky pana Mejstříka a vyjádřil svůj nesouhlas s dlouhodobou argumentací pana Mejstříka, kterou označil za účelovou a proměnlivou dle okolností. Připomněl, že pan Mejstřík jako radní pro dopravu schválil trasu tunelu pod nemocnicí a kopcem, která nebyla bezpečná a později byla tiše upravována. Dále předal zástupcům MŽP písemný dokument obsahující přehled chybných argumentů pana Mejstříka od roku 2019. Na závěr poděkoval projektantům za jejich úsilí a odvedenou práci.

Pan David Čálek reaguje na diskusi a vznesl dotaz týkající se rozhodnutí vést trať Střešovickým tunelem. Požadoval vysvětlení, proč bylo preferováno nákladné a neekonomické řešení zahrnující ražbu tunelu, které naráží na odpor občanů a problémy s podzemní vodou, oproti možnosti rozšíření stávající železnice o jednu kolej. Upozornil, že na stávající trati vlaky již jezdí, veřejnost je s tím srozuměna, a okolí tvoří zahrádkářské kolonie.

Paní Věra Langerová se připojuje do diskuse a navazuje otázkou, proč byla zvolena nejdražší varianta řešení trasy, která zahrnuje ražbu hlubokého tunelu. Dále doplnila, zda jsou za touto volbou jiné zájmy, nebo zda existují specifické důvody, které by tuto nákladnou variantu ospravedlnily. Závěrem požadovala jasné vysvětlení, proč je tento způsob provedení nezbytný.

Pan Ing. Luděk Sosna, Ph.D. se v reakci zaměřil na vyjasnění několika obav, zejména vztahující se k nákladní dopravě. Uvedl, že v koncepci železniční dopravy pro železniční uzel Praha není plánována nákladní doprava v úseku mezi Kladnem a Prahou. Trať je určena výhradně pro osobní dopravu, přičemž případná manipulační přeprava je možná, ale není to hlavní účel trati. Dále zdůraznil, že zásobování letiště Praha probíhá jiným způsobem než prostřednictvím železniční dopravy. Reagoval také na dotaz týkající se rozhodnutí městské části Praha 6 o tunelovém řešení pro spojení stanic Praha – Dejvice a Praha – Veleslavín. Uvedl, že toto rozhodnutí vzešlo z historických materiálů z roku 2015, kdy zastupitelstvo městské části Praha 6 schválilo žádost Ministerstva dopravy o realizaci tohoto úseku jako plně

zahlobené varianty, zohledňující místní podmínky. Tunelová varianta byla vybrána kvůli nejlepším geologickým podmínkám, konkrétně nadloží 70 m, což je považováno za velmi komfortní a bezpečné pro výstavbu. Dále zmínil, že podobné tunelové stavby (např. Vinohradský tunel), byly již realizovány v Praze, přičemž tyto tunely procházejí pod obytnými domy s menším nadložím. Ujistil přítomné, že moderní technologie výstavby tunelů minimalizují negativní dopady na okolí. V závěru uvedl, že varianta JIH ÚVN je nejvhodnější volbou, a to nejen z hlediska geologických podmínek, ale i s ohledem na dosažení optimálních parametrů pro stavbu.

Pan Roman Mejstřík reagoval na vyjádření pana Ing. Sosny, Ph.D., ve kterém se zmínil o rozhodnutí o trase tunelu. Uvedl, že v době, kdy byl radním pro dopravu na městské části, měl přehled o vývoji situace a problém spočíval v tom, že původně navržená trasa byla nevyhovující. Po provedení zkoušek se ukázalo, že trasa není realizovatelná, a proto byla hledána alternativa, která vedla k posunu trasy. Dále uvedl, že tento posun trasy měl za následek uvolnění pozemků pro budoucí výstavbu, což podle něj znamená, že dopravní zátěž byla převedena na území, které je určeno k zástavbě. Tento proces podle pana Mejstříka vyústil v převedení trasy na pozemky, které jsou plně zastavitelné. Závěrem pan Mejstřík otevřel diskusi na téma plánované realizace cyklostezky v místě opuštěné jednokolejné trati.

Ing. Luděk Sosna, Ph.D., reagoval tím, že městská část Praha 6 má skutečně zájem po opuštěné jednokolejné trati realizovat cyklostezku, která je mimo zábor pozemků Správy železnic, s.o. Dále doplnil, že vložení dvoukolejné trati bylo teoreticky možné, ale problematické a z tohoto důvodu to městská část Praha 6 odmítla.

Pan Ing. Pavel Paidar doplnil slova Ing. Sosny, Ph.D., že původní varianta řešení, která zahrnovala rozšíření stávající železniční trati o druhou kolej a částečné zahlobení, by znamenala nutnost demolice některých objektů v okolí trati. To by také zahrnovalo řešení protihlukových opatření a další infrastruktury. Uvedl, že městská část Praha 6 se tehdy rozhodla usilovat o tunelovou variantu právě z tohoto důvodu, aby minimalizovala negativní zásahy do městské části. Přesné náklady na tuto variantu v současnosti nelze přesně stanovit, protože inflace a změny v cenách mohou výsledné částky ovlivnit.

Pan Ing. Bc. Bednařík dále doplnil, že studie proveditelnosti z roku 2015 původně uvažovala o povrchovém řešení s dvojkolejnou tratí, která byla později zamítnuta na základě požadavku Ministerstva dopravy a Správy železnic. Městská část Praha 6 následně zadala vypracování technické studie pro tunelové propojení Dejvice-Veleslavín. V roce 2016 porovnání investičních nákladů mezi povrchovým a tunelovým řešením ukázalo, že rozdíl na náklady činil zhruba 4 miliardy korun (rozdíl v roce 2016). Studie vyhodnotila raženou variantu jako nejvhodnější.

Pan Petr Dub, zástupce veřejnosti, se jako další přihlásil o slovo a vyjádřil několik negativních připomínek týkajících se varianty trasy železničního tunelu. Uvedl, že nebyla dostatečně zohledněna varianta STŘED, od které bylo později opuštěno. Vyjádřil své obavy ke zúžení zóny ovlivnění stavby, což by dle slov pana Duba mohlo vést k problémům s pasportizací objektů. Uvedl, že Správa železnic nezohlednila kritické oblasti v oblasti svahů, které mohou mít vliv na stabilitu některých domů, zejména v oblasti tzv. Andělka. Dále označil odborné posudky jako

nedostatečné. Naráží na expertní posudek pana prof. Dr. Ing. Markuse Thewese, který preferoval variantu JIH, a to dle názoru pana Duba kvůli nedostatečným znalostem o geologických podmínkách v trase varianty STŘED. Dále konstatoval, že se ignoruje varianta STŘED, která by byla pro obyvatele příznivější, protože zohledňuje geologické podmínky a minimalizuje vliv na obydlené oblasti. Požadoval, aby byly všechny znalecké posudky podloženy matematickými výpočty a jasnými důkazy, nikoli pouze formálními tvrzeními. Na závěr zdůraznil, aby byl proces posuzování vlivů na životní prostředí transparentní a zodpovědný.

Pan Ing. Paidar reagoval na diskusi týkající se variant železničního tunelu a zpochybnil opodstatněnost úvah o vedení nákladní dopravy do centra Prahy, včetně otázky, na které nádraží by nákladní vlaky směřovaly a kde by byly vykládány. Zdůraznil, že zapojení prof. Dr. Ing. Thewese a zpracování jeho posudku bylo výsledkem vzájemné dohody všech zúčastněných stran a kolektivního odsouhlasení. Potvrdil, že varianta STŘED byla jednou z posuzovaných možností, avšak na základě vyhodnocení všech podkladů, byla jako nejvýhodnější vybrána varianta JIH.

Pan Dub vyjádřil nesouhlas s tvrzením, že na společné schůzi v březnu 2020 došlo k dohodě ve věci postupu při zpracování posudku. Uvedl, že má zvukový záznam z této schůze, který prokazuje, že bylo dohodnuto zadání posudku univerzitě Bochum, nikoliv přímo prof. Dr. Ing. Thewesovi. Dále namítal možné střety zájmů vzhledem k tomu, že pan Dr. Ing. Žižka studoval u profesora Thewese na univerzitě Bochum, a zdůraznil, že bylo řečeno, že posudek nelze zadat fyzické osobě, aby se předešlo spekulacím o ovlivnění. Pan Dub tvrdí, že profesor Thewes byl vybrán způsobem, který znevýhodnil variantu STŘED, a že došlo k nedodržení původních dohod. Pan Ing. Paidar závěrem později potvrdil, že smlouva na odborný posudek byla uzavřena s prof. Dr. Ing. Thewesem.

Pan RNDr. Bajer, CSc., se vrátil ke vlivům na životní prostředí a vyzval přítomné, aby se znovu zabývali pouze vlivům na životní prostředí a veřejné zdraví předmětného záměru. K variantám STŘED a JIH ÚVN uvedl, že při zpracování dokumentace byly kladeny otázky projektantům a geologům, kteří vysvětlili, proč má varianta JIH ÚVN z hlediska geologie a hydrogeologie přednost.

Pan Dr. Ing. Žižka uvádí k porovnání variant, že na základě geologických průzkumů a jejich následného vyhodnocení byla u varianty STŘED identifikována významná geologická rizika v porovnání s variantou JIH. V oblasti Nového Lesíku vystupuje na povrch souvrství křídý (cenomanu). Dalším rizikovým místem je oblast nedaleko nemocnice ÚVN, kde na trasu varianty STŘED nasedají křemencové vrstvy, což může z hlediska ražby způsobovat riziko. Trasa této varianty dále vede pod patou svahu, což je podle zásad tunelářství považováno za rizikové a obecně nedoporučované řešení. Z těchto důvodů byla jako vhodnější varianta vybrána varianta JIH neboli JIH ÚVN, což bylo potvrzeno i odbornými posudky.

Dále se přihlásil znovu ke slovu pan Dub, který se vrátil k diskusi o variantě STŘED, kde vyjádřil své pochybnosti. Zdůraznil, že trasa tunelu prochází ordovickými horninami a dotázal se na význam skutečnosti, že část trasy probíhá paralelně se svahovou plochou. Požádal

o vysvětlení možných rizik, jako je pohyb svahu po dlouhých časových obdobích nebo jeho případný sesuv. Zároveň se dotázal, zda byly spočítány vibrace způsobené tunelem, především v horních částech svahu. Pan Dr. Ing. Žižka zareagoval zopakováním již zmíněného a to tak, že se v uvedeném svahu vystupuje geologická jednotka křídý, kde vyvěrá voda, což je určitý negativní vliv.

Dále si pan Ing. Kycl vzal slovo a zdůraznil, že Česká geologická služba zpracovávala posudek na žádost oznamovatele a konstatoval, že za 105 let své existence vždy prováděla nezávislé posudky bez ohledu na režim. Dále zmínil informace týkající se oblasti Nový lesík, kdy uvedl, že během posledních čtyř let, kdy ČGS zpracovávala znalecký posudek pro Policii ČR, bylo zjištěno, že území je postiženo starými fosilními blokovými pohyby s hloubkou dosahující až desítek metrů. Tyto pohyby způsobily posun křídových bloků od matečného masivu dolů po svahu, což souvisí s nakloněním střešovické plošiny k severu pod mírným úhlem a se stékáním vody, která následně vytéká přímo nad trasou varianty STŘED. Na základě ověřených dat z průzkumů ve stavebních jamách byla varianta STŘED kvůli těmto geologickým rizikům hodnocena hůře než varianta JIH, potažmo JIH ÚVN, kde tato rizika nejsou přítomna.

Pan Dub vznesl další otázku do diskuse, a to, zda vedení tunelu pod patou svahu způsobí další potenciální sesuvy. Pan Ing. Kycl na výše zmíněnou otázku vysvětlil, že v dotčeném území jsou tyto svahové deformace a geologické poměry zvýšeným rizikem pro předmětný záměr a každé zvýšené riziko znamená zvýšené náklady a zvýšené požadavky na životní prostředí.

Ing. Luděk Sosna, Ph.D., se vrátil k diskusi nad nákladní dopravou. Opakovaně zdůraznil, že na dané trase nebude provozována nákladní doprava. Uvedl, že nákladní vlaky v Praze jsou soustředěny na seřadovací nádraží v Libni a směřují zejména do Kralup nebo jinými trasami mimo zvažovanou oblast. Trasa z Kladenska není pro nákladní dopravu vhodná kvůli nevhodným sklonovým poměrům, krátkým stanicím a užitným délkám kolejí. Klíčové dálkové nákladní trasy vedou přes Branický most, Berounský tunel, Malešice a další hlavní směry. Znovu konstatoval, že nákladní doprava v této oblasti tedy nebude realizována.

Opětovně se přihlásil o slovo pan Čálek a vznesl dotaz, který se týká šířky zóny indukovaného ovlivnění. Požádal o vysvětlení, jak byla tato šířka stanovena, proč je pás užší, než v minulosti bylo prezentováno, a jak budou řešeny domy, které nebyly do této zóny zahrnuty. Dále se zajímal o mechanismus náhrady škod v případě, že domy mimo tuto zónu utrpí poškození, zejména pokud se jedná o domy na svazích. Zeptal se také, zda existuje nadlimitní ochranná zóna pro případ neočekávaných situací a jak bude postupováno při řešení následků, pokud by došlo k nepředvídaným událostem mimo vymezený pás.

Pan Dr. Ing. Žižka uvedl, že šířka zóny indukovaného ovlivnění je stanovena na základě maximální předpokládané šířky poklesové kotliny s ohledem na rizika a bezpečnost. Aktuálně byla tato zóna určena na základě předběžného inženýrskogeologického průzkumu a bude zpřesněna při podrobném průzkumu. Šířka zóny je proměnlivá po celé trase a závisí na výšce nadloží. Zdůraznil, že v rámci návrhu monitoringu lze využít satelitní sledování deformací, které umožňuje zpětně analyzovat pohyby až 6 let nazpět a zahrnout i budovy mimo zónu. Indukovaná zóna ovlivnění je navržena podle dostupných informací a zahrnuje pasport,

repassort budov, geotechnický monitoring a monitoring budov v zóně indukovaného ovlivnění. Ing. Bc. Bednařík dále uvedl, že dle inženýrskogeologického průzkumu se šířka zóny pohybuje přes 100 metrů v hlubší části a zužuje se v místech, kde je menší nadloží. K otázce, proč se šířka od minulosti zmenšila, bylo vysvětleno, že výška nadloží není po celou délku trasy JIH ÚVN (potažmo JIH) stejná, v důsledku toho se šířka zóny lokálně mění. Pan Dr. Ing. Žižka reagoval dále na dotaz v souvislosti případných deformací budov ve vzdálenosti 200 metrů od středu tunelu. Uvedl, že v takové vzdálenosti nelze předpokládat, že by primární příčinou deformací byla výstavba tunelu. Sdělil, že v případě takových událostí je na majiteli, aby prokázal souvislost mezi deformacemi a vlivem tunelu.

Pan Ing. Kycl doplnil a doporučil veřejnosti na téma poklesy využít službu European Ground Motion Service, kterou provozuje Evropská komise ve spolupráci s Evropskou kosmickou agenturou. Uvedl, že tato služba je dostupná zdarma a umožňuje sledovat poklesy území v různých bodech napříč Evropou. Zdůraznil, že pomocí této aplikace lze zjistit, zda některé domy již nyní vykazují poklesy, a to nezávisle na realizaci stavby tunelu, která je zatím ve fázi plánování.

Opětovně se o slovo přihlásila paní JUDr. Němcová a vznesla dotaz týkající se prokázání vlivu odčerpávání vody z kopce na okolní domy, konkrétně jak byly určeny místa, rozsah a míra poškození budov, a jak byly tyto skutečnosti doloženy Ministerstvu životního prostředí. Poukázala na nesoulad mezi vzorky z vlastního vrtu a znaleckými posudky, které byly zpracovány zadavateli projektu. Dále namítala nedostatek informací a uvedla, že není možné, aby na kopci existovaly tak velké geologické rozdíly. Vznesla dále dotaz, kde byl proveden 100 m vrt. Závěrem vyjádřila obavy o nedostatečné zohlednění zájmů místních obyvatel, nedostatek záruk za škody a opětovně upozornila na vliv projektu na vlastnická práva a bezpečnost obyvatel.

Pan Dr. Ing. Žižka reagoval na obavy vztahující se k odčerpání vody z kopce a objasnil, že stavba tunelu nebude znamenat odčerpání vody, protože tunel bude utěsněn. V souvislosti s reakcí masivu na pokles podzemní vody upozornil, že horniny mají pevnost skeletu, a při poklesu pórového tlaku by nemělo docházet k významným deformacím. Dále pan Ing. Aue z České geologické služby informoval, že vrt HJ16, na který se dotazovala paní JUDr. Němcová, byl provedený v rámci předběžného průzkumu pro tunelovou variantu JIH a byl hluboký 95 m a je řádně zdokumentovaný. Dále objasnil tvrzení k vrtu paní JUDr. Němcové, kdy je zřejmé, že přítoky do vaší studny (vrtu) jsou v hloubce 52 m. To znamená, že zvodeň ve svrchní křídě by neměla být ovlivněna. Dále pan Ing. Aue poznamenal, že pravděpodobně šlo o izolované místo s puklinou nebo zvlněným horizontem vyplněným vodou.

Pan Dub se opětovně přihlásil o slovo a vyjádřil obavy týkající se rozdílných údajů uvedených v hydrologických posudcích pro geotechnický průzkum varianty JIH. Uvedl, že autor, který zpracoval oba posudky, použil odlišné koeficienty propustnosti vody. Zmínil také nesrovnalosti ve vyhodnocení propustnosti hornin, kdy ve zprávě ČGS je uvedeno, že v určitých místech může propustnost vzrůst až o 4 řády, což je podle slov pana Duba výrazně vyšší než uváděné hodnoty v geotechnickém posudku. Dále upozornil na nevyjasněnou otázku gravitačního zdroje vody pro Ústřední vojenskou nemocnici a jeho propojení s geologickými a hydrologickými daty.

Na základě těchto nesrovnalostí vyjádřil pochybnosti ve věci spolehlivosti posudků a výpočtů v souvislosti s ražbou tunelu.

Pan RNDr. Vitásek podrobně vysvětlil průběh geologických průzkumů, které probíhaly v letech 2018–2019. Během těchto prací bylo vyhloubeno 16 inženýrskogeologických vrtů, z nichž některé sloužily jako hydrogeologické pozorovací. Dále byly identifikovány dvě zvodně, které jsou oddělené izolačními jíly a nejsou vzájemně propojené, pokud do nich není zasahováno, jak to ukázal vrt HJ16, který dosáhl hloubky přes 90 m. Pan RNDr. Vitásek zdůraznil, že veškeré práce byly prováděny podle správné technologie, aby nedošlo k narušení geologických vrstev, a dále během ražby bude pravidelně monitorováno okolí, včetně hladiny podzemní vody a vibrací. Pokud bude potřeba během výstavby, ražba se zastaví a provede se injektáž, zejména v místě větrací šachty, která by mohla propojit oba horizonty podzemní vody. Dále objasnil, že na základě výsledků čerpacích a nálevových zkoušek byly provedeny výpočty přítoků vody do podzemního díla, což umožnilo detailní predikci množství vody v tunelu. Tyto informace byly zpracovány odborníkem, panem RNDr. Dragounem, který byl i součástí průzkumu a zpracoval vyjádření k nakládání s tunelovými vodami. Tento posudek je součástí dokumentace a zahrnuje kvantitativní i kvalitativní analýzu vlivů. Pan RNDr. Vitásek také informoval, že je připraven projekt podrobného inženýrskogeologického průzkumu pro změněnou trasu tunelu varianty JIH ÚVN, který bude obsahovat dalších přibližně 30 vrtů. Závěrem uvedl, že všechny údaje z předchozích průzkumů budou zpřesněny na základě nových informací a dokumentace.

Pan Dr. Ing. Žižka dále dodatečně dovysvětlil, že stanovení šířky zóny indukovaného ovlivnění je výsledkem kombinace numerických a analytických výpočtů, které zohledňují rizika a bezpečnostní přírážky, přičemž cílem je maximalizovat bezpečnost. Pokud se dům nachází mimo tuto zónu, je velmi nepravděpodobné, že by výstavba tunelu způsobila jakýkoliv měřitelný vliv. V případě domnělého vlivu mohou vlastníci nemovitostí změny dokumentovat a případně vymáhat škodu na investorovi.

Dále se o slovo přihlásila paní Jana Živtáčková a zeptala se na otázku vztahující se k větrací šachtě a jejího znečištění ovzduší, zda nebude cítit zápach obdobně jako z výduchu z tunelu Blanky. Zpracovatel dokumentace objasnil u tunelu Blanka, že se jedná o tunel sloužící pro automobilovou dopravu se spalovacími motory. Uvedl, že předmětný záměr řeší elektrifikovanou železniční trať vedenou v tunelu a žádný zápach nebude vycházet z výduchu.

Paní JUDr. Němcová opětovně vyjádřila své obavy z poklesů v dotčeném území. Uvedla, že se hovoří o kompenzačních opatřeních pouze po dobu stavby a otevřela diskusi týkající se poškození, které přijde až po následujících 5 letech. RNDr. Vitásek reagoval slovy, že každá tunelová stavba má po dobu výstavby svůj geotechnický monitoring a současně se zpracovává geotechnický monitoring před výstavbou. Monitorinky jsou zaměřeny na ověření hladiny podzemní vody a pasportizaci stavebních konstrukcí. Geotechnický monitoring pokračuje nadále i během výstavby a obvykle i po dokončení stavby (obvykle 5 let neboli 60 měsíců).

Pan Dub se opětovně přihlásil o slovo a znovu vyjádřil své obavy nad nejistotami v geologických podmínkách a nad nesrovnalostí mezi staršími posudky a současnými údaji

o propustnosti a přítocích podzemní vody. Kritizoval nekonzistenci v hydrogeologických a geotechnických dokumentech a zdůraznil potřebu přesnějšího zpracování dat.

V návaznosti na proběhlou řeč pana Duba vznesla paní JUDr. Němcová požadavek na MŽP, aby přerušilo veřejné projednávání dokumentace. Ing. Petr Slezák (MŽP) reagoval na požadavek tvrzením, že proces posuzování vlivů na životní prostředí má své procesní nastavení. Doplnil, že dokumentace se nachází ve fázi, kdy zpracovatel posudku na základě obdržených podkladů a mimo jiné i ze závěrů z veřejného projednání, zpracuje oponentní posudek a přihlédne ke všem zmíněným skutečnostem. Závěrem tedy uvedl, že nebyl prostor pro přerušení veřejného projednání.

Zpracovatel posudku k výše zmíněnému dále uvedl, že vliv na životní prostředí je definován jako jev, který nastává s jistotou (pravděpodobnost 1,0). Upozornil, že ve vyjádření paní JUDr. Němcové byly popisovány možné dopady, jako například destrukce budov, ztráta vody nebo poškození inženýrských sítí, jako nevyhnutelné. Tyto jevy označil spíše za potenciální rizika, která by mohla nastat pouze v případě nedostatečné reakce technického a technologického řešení záměru. Podle zpracovatele posudku je navržené řešení, tedy tunel, dostatečně dimenzované z hlediska statiky a dynamiky a utěsněné vůči rizikům, která byla identifikována. Závěrem konstatoval, že vypracování posudku nebude založeno na znaleckých posudcích, ale na technickém řešení záměru a jeho schopnosti reagovat na zatížení územím. Zdůraznil postup přípravy záměru, který probíhá od obecného k podrobnějšímu. Uvedl, že úvodní průzkumy budou následně doplněny o podrobné průzkumy a projekty, které budou zohledňovat i rizika spojená s vlivy na životní prostředí.

Pan Dub se znovu přihlásil o slovo a poukázal na to, že vstupní údaje, které byly předloženy do procesu EIA, vedly k preferenci varianty JIH, zatímco varianta STŘED, kterou považuje za lepší pro lidi, nebyla dostatečně akceptována. Podle slov pana Duba je varianta STŘED výhodnější z hlediska menšího vlivu na budovy, vibrace a průmyslový hluk. Zpracovatel posudku reagoval konstatováním, že dokumentace nebyla předložena ve variantách, a tudíž varianty nejsou předmětem posuzovaného záměru.

Pan Luboš Sojka, z řad veřejnosti, se přihlásil o slovo a vznesl dotaz, jaké je nadloží ve Střešovické ulici. Dle názoru pana Sojky bude v tomto místě nízké nadloží a v tomto případě bude docházet také ke zvýšené hlučnosti a zvýšeným otřesům.

Pan Ing. Bc. Bednařík k otázce pana Duba uvedl, že varianta STŘED, která půdorysně sledovala ulici Střešovická, byla vyhodnocena s nižšími hodnotami nadloží než varianta JIH, protože se pohybujeme na nižší úrovni v příčném směru. Dále popsal vedení trasy varianty JIH a STŘED. Uvedl, že k dokumentaci EIA byly doloženy podklady od České geologické služby, včetně 3D modelu geologického podloží a posudků pro vibrace. Konstatoval, že posudek na vibrace se zaměřil na citlivost přístrojů v oblasti Ústřední vojenské nemocnice a přechodové oblasti na začátku trasy. Závěrem zdůraznil, že v dokumentaci EIA je zakotvena podmínka zpracování podrobného inženýrskogeologického průzkumu, který umožní zpřesnění a optimalizaci antivibračních opatření. Potvrdil, že na základě rešerší a modelů od ČGS je možné technicky reagovat na rizikové aspekty v daném území. Pan Ing. Bc. Bednařík k otázce

od pana Sojky potvrdil, že nadloží pod Střešovickou ulicí se nachází v nižší úrovni a doplnil, že se pohybuje kolem 50 m.

Dále si převzal slovo pan zpracovatel dokumentace a uvedl, že v rámci projednávané dokumentace byly použity předběžné studie a podklady, které byly součástí dokumentace a poskytnuty odbornými institucemi, jako je Česká geologická služba. Dále připomněl, že proces EIA vychází z předběžných průzkumů, a podrobnější zkoumání bude provedeno v rámci další projektové přípravy, kdy se budou řešit specifické problémy. Uvedl, že veřejnost má právo podávat připomínky, ale zdůraznil, že cílem projednávání by mělo být zodpovězení konkrétních dotazů a objasnění nejasností.

Závěrem veřejného projednání Ing. Slezák upozornil zástupce veřejnosti, pana Čálka, který pořizoval videozáznam, na pravidla týkající se GDPR.

Žádný další dotaz již následně nebyl položen.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 7. 1. 2025 v cca 19:00 h.

III. ZÁVĚR

Dle § 17 odst. 5 zákona pořizuje příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam.

Vlivy záměru „Modernizace trati Praha – Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo)“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „Modernizace trati Praha – Dejvice (mimo) – Praha – Veleslavín (mimo)“ podle zákona a vyhlášky.

Zapsal: **Ing. Aneta Hurková**
ministrský rada odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Schválil: **Mgr. Evžen Doležal**
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence