

Protokol



Veřejné participativní setkání BUDOUCNOST KRAJINY

Cílené lokality: Černouček, Mnetěš, Vražkov, Straškov - Vodochody, Kleneč

- Lokalita:** Mnetěš
Zastoupeno: Koridor D8
Zhotovitel: Participation Factory, s.r.o.
Facilitátor: Tomáš Rákos
Datum konání: 18.1.2023

Kontext

Setkání proběhlo v rámci série veřejných setkání pro sběr podnětů pro Územní studii VRT Podřipsko (krajinný plán), která si klade za cíl participativně projednat vizi rozvoje oblasti při zohlednění zejména plánované výstavby vysokorychlostní železnice (VRT Podřipsko) a dalších investičních záměrů.

Setkání se zaměřilo na informování občanů o plánovaných záměrech a na diskusi a odpovědi na dotazy zástupců veřejnosti směrem k zástupcům Správy železnic a Koridoru D8. Cílem setkání tak bylo zvýšení povědomí o plánovaných záměrech v území, zejména obeznámení veřejnosti se záměrem výstavby VRT v dané lokalitě a jejích podmínkách.

VRT Poohří (2 koleje)

Ledčický tunel
1,200 m

Dálniční odpočívka
Ledčice (200 kamiónů)

Dálnice D8

TERMINÁL - ROUDNICE NAD LABEM VRT
Údržbová základna

Dálniční odpočívka Dušníky

**VRT Podřipsko
(2 koleje) 40,0**

Parkoviště 3000 aut
45,0

50,0
ODB. ŽIDOVICE

Důležité odkazy

Koridor D8 - problematika z pohledu samospráv:

- **Silnice:** rozšíření D8 na 3+3 (0-18 km) : <https://www.koridor8.cz/zamery/zamer-d8-zdiby-nova-ves-zkapacitneni/>
- **Železnice:** VRT Podřipsko: <https://www.koridor8.cz/zamery/vysokorychlostni-trat-praha-drazdany/>
- **Logistické areály:** <https://www.koridor8.cz/zamery/logisticke-arealy/>

Komplexní pohled na řešení výzev zastřešuje Územní studie VRT Podřipsko: <https://www.koridor8.cz/co-nabizime/>

Pro aktuální informace sledujte: <https://www.facebook.com/koridorD8/>

Dotazy: koridor8@gmail.com

Správa Železnic - VRT - problematika z pohledu investora:

- VRT Podřipsko: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/podripsko>
 - Studie proveditelnosti VRT Podřipsko: <https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/ygfxDim1siuv78a>
- VRT Poohří: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/poohri>
 - Nedokončená studie proveditelnosti VRT Poohří
<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/ygfxDim1siuv78a?path=%2FX.%20Doprovodn%C3%A1%20dokumentace>
- Terminál Roudnice nad Labem: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/terminal-roudnice-nad-labem>

Pro aktuální informace sledujte: <https://www.facebook.com/SpravazeleznicVRT>

Dotazy: vrt@spravazeleznic.cz

Informace o setkání

Setkání bylo otevřené široké veřejnosti bez nutnosti předchozí registrace.

Počet příchozích účastníků: 63+

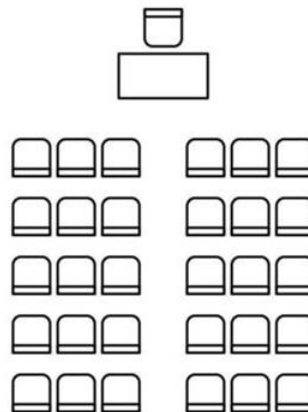
Atmosféra/dojem z účastníků :

Zájem o spolupráci, aktivní zapojení, ale i frustrace z investičního záměru

Porušená pravidla (jestli ano, které):

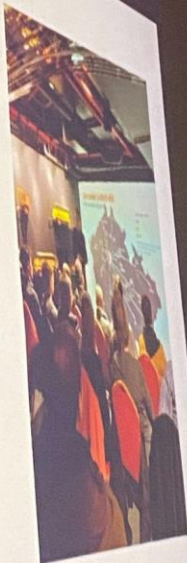
Ne

Uspořádání místnosti



Projekt: DIALOG

- Otevřený a transparentní dialog
 - s představiteli samospráv
 - s občany



- Pravidelné informace o novinkách a postupu přípravy VRT

- Infocentra a veřejné akce



Scénář workshopu:

Začátek 18:30

5 min Představení, úvod, vysvětlení pravidel

30 min Úvodní prezentace území a plánovaných záměrů

80 min Vedená diskuze, otázky a odpovědi

5 min Závěr



Otázky a odpovědi

Snažíme se dělat pozemkovou reformu jako malí zemědělci, já to inicioval již před 20 lety, ale bývalý starosta to nechtěl, to co tady nabízí pan Klečka v tom svém krajinném plánu nemá podložené pozemky.

- **KD8:** SPÚ umí realizovat pozemkové úpravy v součinnosti s ŘSD/SŽ, včetně rozdělení nákladu na jejich provedení mezi Pozemkový úřad a investora dopravní stavby. Pokud pozemkové úpravy umí pracovat s tělesem VRT - rychleji, protože pro ŘSD/SŽ je to zákonný způsob, jak může do zasažených katastrů vyplatit kompenzace. Pokud se provádí pozemkové úpravy bez součinnosti s ŘSD/SŽ – není mnoho možností, jak kompenzace obci vyplatit – i protože byla zavrhnuta realizace speciálního zákona o VRT. Ten měl kompenzace řešit.
- **KD8:** Majitelé pozemků by se měli účastnit tvorby Územní studie VRT Podřipsko – ta bude sloužit jako podklad pro pozemkové úpravy a současně těleso VRT „zná“. VRT je strategický zájem státu. Asociace krajů požaduje, aby Správa železnic vyčlenila min. 5 % z ceny díla na kompenzační opatření.

Kdo zajistí ve finále to, že vizualizace je krásná věc, ale spousta developerských projektů má zeleň, ale realita je pak jiná.

- **SŽ:** Vše co správa železnic dělá odráží průběžný vývoj projektování. Bude probíhat proces EIA, druhá záruka od Správy železnic, bude realizovat co bude v místě nejvíce možné. Zatím máme směrové vedení, budeme znovu řešit i výškové vedení, můžeme přijít na to, že budeme projekt měnit, hodně nám napoví EIA, což se bude muset respektovat.
- **SŽ:** Nedokážu říct, co znamená to kompenzační procento, ale ty kompenzační opatření se nepočítají procenta z nákladů, ale budou v rozsahu potřeb ochrany přírody a obyvatel.

- **KD8:** To kompenzační procento vychází z jednání Asociace krajů a ministra dopravy, kterého jsme se také účastnili. I proto vláda ČR na jednání v lednu 2023 uložila Ministerstvu dopravy do 3/2023 toto rozpracovat jako úkol: **motivační charakter pro obce s cílem povolovací proces urychlit.**
- **KD8:** Víme, že při realizaci dálnice se vše nepovedlo, bylo to zrealizované tak, aby to bylo co nejlevnější – např. chybějící protihlukové stěny Mnetěš a Vražkov. To, co dnes říká Ministerstvo dopravy - není možné realizovat jen vysokorychlostní trať, ale je nutné dělat opatření i na dálnici D8. Trváme na to, že je třeba napravovat historické křivky, které se staly. Koridor D8 chce řešit ty věci komplexně – i proto přichází s konceptem Krajinného (regionálního) plánu - pohled na problematiku očima samospráv.

Jsme tady proto aby to nebylo, má cenu nějak protestovat?

- **KD8:** Koridor D8 a členské samosprávy určitě využijí všechny procesy, které jim umožňuje zákon. Naším cílem je smysluplné umístění tratě do území a napravení problémů kolem dálnice. Není akceptovatelné výškové řešení jako bylo u realizace D8, takže pokud nebude zářez/tunel v okolí Řípu je možné, že se můžeme dostat k tomu co říká pán. Ale to je až krajní varianta, věřím že připomínky našich členů Správa Železnic bude reflektovat. Zkuste se podívat na dálnici D3 Posázaví, i takto se dá postupovat, pokud jsou k tomu samosprávy budou donuceny, ale je to až krajní řešení.
- **SŽ:** Správa železnic se snaží tomuto předejít a respektujeme dotčené orgány a jejich rozhodnutí, neumím si představit, že stavíme proti jejich rozhodnutí.

Když otevřu okno samý prach a hluk, sousedé umírají na rakovinu a teď tu chcete stavět ještě trať? Tím se nikdo nezabývá vůbec.

- **KD8:** Nyní se realizuje projekt TENTAIR - <https://www.tentair.cz/>. Bohužel mezi Zdiby a Ústím je velké nezmapované území. Proto další z projektů o které Koridor D8 žádá je mapování kvality ovzduší kolem dálnice D8, teď na to nejsou data, aby nám řekli, jak to vypadá v Mnetěši. Je cílem aby každá členská samospráva měla monitoring kvality ovzduší, abychom měli k dispozici data a mohli jimi argumentovat v rámci procesu EIA.

Můj názor při naší velikosti republiky to pro nás moc nepřinese, bude to tranzit pro zahraniční účastníky a zhorší to tedy prostředí okolí. Kolik těch zastávek z Prahy k hranicím bude?

- **SŽ:** VRT se buduje pro budoucnost, ty současné trati jsou 100% vytížené a neumíme na nich zvedat kapacity a zavést další osobní dopravu. To znamená, že Česká republika musí stavět další tratě. Po této nebudou jezdit pouze expresy z Vídně do Drážďan, ale budou doplněny dalšími linkami, které budou jezdit po České republice a budou obsluhovat území naší republiky. Rameno od Ústí do Drážďan bude mít 70% využití české obsluhy, ty sjezdy nám umožní, že zavedeme nové spoje a efektivněji využijeme celou železniční síť.
- Počet zastávek - Praha Hl. nádraží, Roudnice nad Labem, Ústí nad Labem a pak Drážďany. Ty nejrychlejší vlaky co budou jezdit 320 km/h nebudou zastavovat všude, budou jezdit z Brna do Prahy za hodinu a tak to doplňuje celou vysokorychlostní síť.
- **KD8:** Po realizaci terminálu Roudnice VRT budou všechny rychlíky stavět tam a na současném nádraží v Roudnici budou zastavovat jen nejpomalejší vlaky – změní se dosavadní fungování veřejné dopravy na Roudnicku.

Není zužování koridoru VRT na úkor bezpečnosti?

- **SŽ:** VRT má dvě ochranná pásma, ještě jsme nezačali stavět ani není provoz. V současnosti má 600 m, aby se chránilo to území. Dále pak zůstanou dvě koleje a zářezy, což bude nové ochranné pásmo ne pro stavbu, ale pro tu trať, což bude 200 m v území. To slouží k tomu, aby každý stavebník přišel na Ministerstvo dopravy s otázkou, jak smí stavět. Chce-li stavět v blízkosti vysokorychlostní trati, tak dostane podmínky například místo jednoho velkého jeřábu dva menší. Co se týče jízdy, bezpečnost je zajištěna – trať bude oplocena.
- **KD8:** Bude nutné od sebe oddělit pevnými bariérami dálnici a VRT - např. aby na koleje VRT nespadol kamion.

Kdo vás platí?

- **KD8:** Koridor D8 platí členské samosprávy (15 Kč/trvale hlášená osoba/rok) – nyní 3 města a 22 obcí. Členy jsou i Černouček, Mnetěš, Vražkov, Straškov a Kleneč.

Z čeho je vypočítána ta kapacita parkoviště o terminálu? Co dálniční odpočívky? Odkud na ně bude nájezd?

- **KD8:** Investorem odpočívek je Ředitelství silnic a dálnic, Ledčice s výstavbou nesouhlasí. Problém je rovněž i kapacita čistíren odpadních vod. U výstavby terminálu také budou muset být posíleny kapacity okolních čistíren. Odpočívka Ledčice – plán jen pro odbočení z D8 ze směru Ústí do Prahy.
- **KD8:** Sjezd na D8 -Roudnice po dobu výstavby terminálu VRT omezen – možná i po nějakou dobu nepůjde využívat.
- **SŽ:** Tyto informace nemám, teprve projektujeme, takže nevím.
- **SŽ:** Parkovací místa jsou navržena v objemu a počítá se etapizace podle navýšení provozu, budou odpovídat maximálnímu provozu za třicet let, momentálně v první etapě máme 1000, chceme aby od začátku byl projekt schválný.

Počítáte s obnovou kolejí? A jako zemědělec, nám zůstanou pozemky mezi dálnicí a tratí, mluvíte tady o tom, že tam jsou škodliviny, budeme tam moci pěstovat potraviny, nezakážou nám to? Bude se s námi někdo bavit nebo si to necháte jen dovážet?

- **SŽ:** Informovanost o postupu se budeme snažit napravovat, dialog jsme připraveni vést, území se dozví o tom, jak stavba bude pokračovat a jaké budou milníky. Teď máme předběžnou polohu kolejí, další nevíme, jsme v kontaktu s Agrární komorou a určitě na to myslíme. Co se týče vlivu bude ověřován v rámci EIA, neumím si představit, že by mohlo dojít k takovému poškození okolí, že by se nedalo pěstovat, naopak stavbu uděláme tak, aby to vyhovovalo.
- **D8:** Představte si to na hlukových limitech - ty za posledních 20 let prošly změnami, stále větší hluk je kolem dálnice přípustný -> nařízení vlády může být kdykoliv změněno (nejdříve 40 dB, pak 50 dB, nyní skoro 54 dB)

Ta trať určitě projde a co kompenzace? To bude schvalovat Ministerstvo dopravy? A Mnetěš na tom prodělala, protože máme dlouhý katastr.

- **KD8:** Kompenzace mohou být dvojího druhu - zábor půdy a pak nepřímé, které nebudou závislé na záboru půdy – např. vyplácené v rámci pozemkových úprav
- **SŽ:** Správa železnic nemá žádný nástroj, jak kompenzovat přímo finančně. Umíme poskytovat kompenzace prostupnosti území, odstínění dálnice, nedávno aktualizovaná byla aktualizovaná vyhláška těch hlukových limitů, kde byly zachovány limity na současné úrovni.

Jaká bude výkupní cena za metr čtvereční?

- **SŽ:** 1,5 násobek pro stavby a 8 násobek pro všechny ostatní pozemky jako pole a louky. Ta cena odpovídá ceně podle posudku.

Já si myslím, že teď není ta trať ale úplně vytížená, chápu, že chceme být světoví.

- **SŽ:** Ta kapacita je opravdu na hranici a v tom předpokládaném budoucím vývoji. Současně to potvrzují i data modelů Ministerstva dopravy.
- **D8:** Je potřeba vidět širší souvislost. Zkapacitnění trati 092 (Kralupy – Neratovice) umožňuje ten žádaný efekt – možnost převedení nákladu ze silnice na železnici. Středočeský kraj ovlivňuje, co se bude dít v Ústeckém a opačně.
- **SŽ:** Studie proveditelnosti na VRT Poohří se bude dělat teď, Správa železnic hledá jakým způsobem a pro co má být provozováno – osobní vs. nákladní doprava.

Já nechápu smysl toho parkoviště, nechám auto u Roudnice a pak pojedu vlakem do Drážďan?

- **SŽ:** Pokud jste místní, můžete se rozmyslet zda využijete autobusovou dopravu, kterou tam kraj objedná a nebo jet autem a tam zaparkovat. Přímý vlak z Roudnice do Drážďan není, budete muset přestoupit v Ústí.

Za hodinu jsem ale v Drážďanech autem.

- Z Ústí tam budete za 26 minut a z Roudnice v Ústí za 19 minut a nemusíte řešit, kde to auto necháte a ten vlak vás doveze přímo do centra.

Jakým způsobem se to dotkne Vražkova, konkrétně domů a zahrad. V původní studii proveditelnosti byly nějaké demoliční záměry.

- **SŽ:** Ta původní trasa vedla blíže Vražkova, ale po připomínkách, které nám dali zástupci Vražkova jsme přehodnotili původní záměr a přesunuli jsme trať blíže k dálnici, takže nebudeme omezovat vůbec nic.

Řešíte, že budete dvacet let projektovat VRT Poohří, tak zda to napojení bude i na stranu Ohře.

- **SŽ:** Co se toho napojení týká, ukazoval jsem ten záběh z Roudnice do terminálu, tyto trati, které tu jsou zobrazeny nejsou elektrifikované nové budou elektrifikované, to znamená pokles emisí. Neumožňují to napojení na druhou stranu od dálnice, prověříme tam přestup – ve Straškově.
- **KD8:** VRT Poohří je prověřováno Úžice - Most. Případný souběh s VRT Podřipsko v úseku Úžice- Ledčice.

Je tato varianta co ukazujete 100%?

- **SŽ:** Ten koridor, který bude vám dnes říct neumím, podléhá to tomu procesu aktualizace zásad, kterou bude řešit zastupitelstvo Ústeckého kraje, Správa železnic samozřejmě navrhla co nejužší. Získání těchto podmínek řeší EIA.
- **KD8:** EIA se často ohýbá ve prospěch investora a ty věci, co byly slíbeny, se pak nerealizují. Proto říkáme Ministerstvu dopravy - vyřešte nejdřív resty na dálnici D8 a pak řešte další stavby. Nikde nemáme záruky, že se nebude opakovat situace jako při kolaudaci D8.

EIA - když se budou bouřit ohledně toho okolní obce co bude následovat?

- **SŽ:** EIA určitě bude, bude velká EIA, je to součástí zadání, můžete se podívat na stránky železnic. Ministerstvo životního prostředí uloží Správě železnic rozsah opatření, který bude požadovat a to Správa železnic dodrží.
- **KD8:** Do EIA se můžete zapojit každý. Např. v Klecanech proběhlo veřejné setkání k procesu EIA – povolení rozšíření lomu. Během veřejného setkání byly zjištěny podněty a odeslány na Ministerstvo životního prostředí jako podklady, MŽP pak ve svém rozhodnutí tyto body reálně zohlednilo a vrátilo EIA investorovi k přepracování a doplnění.



Projekt: Otevřená správa Zdiby a Koridor D8, r.č. GG-MGS1-008
Podpořeno prostřednictvím Fondů EHP

info@participationfactory.com
Participation Factory, s.r.o.