

Praha dne 13. června 2022
Č. j.: MZP/2021/500/2552
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/347

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a 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 EIA“)

I. Povinné údaje

Název záměru:

Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovnový přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovnový přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde

začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.:

Kategorie I, bod 44 – „Celostátní železniční dráhy“

Umístění záměru:

kraj: Hl. m. Praha, Středočeský
obec: Praha – městská část Praha 16, Černošice
k.ú.: Radotín, Černošice

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, s.o.

IČ oznamovatele: 709 94 234

Sídlo oznamovatele: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“

s následujícími podmínkami:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Do projektu pro stavební povolení a do následujících stupňů projektové dokumentace budou zapracována opatření uvedená v dokumentaci EIA v kapitole B.I.6., části „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů“. Tento požadavek se netýká opatření, která jsou řešena samostatně v dále uvedených podmínkách.
2. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby zpracovat podrobnou hlukovou studii pro období provozu a tuto studii projednat a odsouhlasit s příslušnými hygienickými stanicemi.
3. V projektu pro stavební povolení bude proveden technický návrh PHS se zohledněním jejich architektonického začlenění do území. Při umístění PHS v zeleni budou v případě vhodných prostorových podmínek použity popínavé rostliny.
4. V úseku km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850 budou použity antivibrační rohože.
5. V projektu pro stavební povolení navrhnout materiállové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn, a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a vlivu na krajinný ráz území.
6. Při návrhu nových signalizačních zařízení na ponechávaných přejezdech se požaduje prověřit použití takových druhů výstražného zabezpečovacího zařízení a jejich provozování takovým způsobem, aby výstražný zvukový signál nezatěžoval hlukem obyvatele sousedních nemovitostí v míře vyšší, než je z normativních důvodů objektivně nutné.

7. Do projektu sadových úprav a náhradní zeleně se požaduje přednostně navrhovat autochtonní dřeviny. Dále se požaduje navrhnout i ovocné stromy pro podporu volně žijícího ptactva.
8. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby navrhnout ve volné krajině opatření pro podporu biodiverzity (skládka dřeva, skládaná zídka, skupiny kamenů, netopýří budky, periodická kaluž formou tůňek v příkopech apod.).
9. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby optimalizovat technické řešení příkopů. Betonové žlabovky navrhnout pouze v nezbytných případech, upřednostnit návrh zatravněných příkopů.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

10. Před započítím výstavby bude zpracována na základě aktualizovaného harmonogramu prací hluková studie pro výstavbu. Tato studie bude prokazatelně projednána a odsouhlasena s příslušnými hygienickými stanicemi.
11. Před započítím stavebních prací v jednotlivých lokalitách musí být realizována protihluková opatření dle odsouhlasené hlukové studie pro období výstavby.
12. Po dobu realizace výstavby záměru bude investorem zajištěn „biologický stavební dozor“, který bude prováděn osobou odborně způsobilou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody.
13. Před započítím výstavby budou v předstihu informováni místní obyvatelé.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

14. Na základě výsledků měření hluku po zprovoznění záměru bude rozhodnuto o nutnosti případných dalších protihlukových opatření, pro která byly v projektu vyčleněny územní rezervy, tato opatření budou realizována neprodleně.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru:

Podmínky při zrušení záměru budou vycházet z aktuálního stavu životního prostředí a technologických možností v době ukončení provozu záměru, a proto není odůvodněné ani potřebné je v současné době stanovovat.

V. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí:

15. Před zahájením realizace stavby bude zpracován podrobný Projekt monitoringu. Postup stavebních prací musí být koordinován s požadavky a průběhem realizace monitoringu.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovených podmínek:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále také „MŽP OVSS I“) vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace EIA (včetně příloh) v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu EIA, záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“, kterou zpracoval Ing. Libor Ládyš, držitel autorizace dle § 19 zákona EIA (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183), EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Libor Ládyš a kol., červenec 2021 (dále jen „dokumentace EIA“).

- Vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“
- Veřejné projednání, konané dne 6. 4. 2022
- Posudek s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu EIA „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“, který vypracoval Ing. Richard Kuk, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona EIA (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 15700/4161/OEP/92, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4703). (dále jen „posudek“).

Dne 11. 12. 2019 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence oznámení EIA zpracované Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 10606/ENV/06, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2020/710/3888), v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu (dále jen „oznámení“) a žádost oznamovatele o provedení zjišťovacího řízení, dne 19. 12. 2019 byl proces EIA převeden na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále také „příslušný úřad“ nebo „MŽP OVSS I“).

Zjišťovací řízení pro daný záměr zahájilo MŽP OVSS I ve smyslu § 7 zákona EIA dne 6. 1. 2020. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/2759, ze dne 8. 4. 2020 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona EIA je nutné zpracovat především s důrazem na oblast ochrany veřejného zdraví, ochrany vod a ochrany přírody a krajiny.

Dne 4. 10. 2021 obdrželo MŽP OVSS I dokumentaci EIA a následně ji dne 21. 10. 2021 rozeslalo dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění.

Předložená dokumentace byla zpracována Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (EKOLA group, spol. s r.o. Ing. Libor Ládyš a kol., červenec 2021).

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy, realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. V rámci dokumentace byla zpracována studie Hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžičková 07/2021), Rozptylová studie (Ing. Ivanou Luňákovou 03/2021 – období provozu a Ing. Blanka Novotná, 12/2019, období výstavby), Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., prosinec 2019, Akustické posouzení (Ing. Filip Fikejz, 06/2021), Vyhodnocení vlivu stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 bylo zpracováno Ing. Radmilou Šmerákovou, 12/2019, Přírodovědný průzkum území zpracoval Ing. Vojtěch Kos a Ing. Tomáš Adam, 12/2019. Dendrologický průzkum zpracoval Mgr. Radim Kočvara, 11/2020.

K dokumentaci EIA dle § 8 odst. 2 a 3 zákona EIA bylo v termínu doručeno celkem 20 vyjádření, z toho 2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 7 vyjádření dotčených orgánů, 2 vyjádření spolků a 9 vyjádření zástupců veřejnosti. Termín pro doručení vyjádření k dokumentaci EIA byl do 1.12.2021. Po termínu bylo dne 3.12.2021 doručeno příslušnému úřadu vyjádření Ministerstva zdravotnictví, dle § 8 odst. 3 zákona EIA k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Obdržená vyjádření obsahovala zejména připomínky k řešení hluku v území. Nesouhlas s navrženým záměrem v předložené podobě v dokumentaci EIA či požadavek na vrácení

dokumentace EIA k přepracování byl uveden ve vyjádřeních zástupců veřejnosti a spolků. Vrátit dokumentaci EIA k přepracování dále požadovalo Hlavní město Praha.

MŽP OVSS I pověřil zpracováním posudku Ing. Richarda Kuka, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 15700/4161/OEP/92, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4703). V souladu s § 9 odst. 3 zákona stanovilo MŽP OVSS I zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace EIA včetně všech podkladů. Dne 2. 2. 2021 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku. Dne 23. 3. 2021 požádal zpracovatel posudku dle §9 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb. o prodloužení lhůty na zpracování posudku. MŽP OVSS I vydal dne 29.3.2021 souhlas s prodloužením lhůty na zpracování posudku do 25.4.2021.

Zpracovatel posudku se na základě došlých připomínek a požadavků a prověření provedených v rámci zpracování posudku rozhodl, že všechny relevantní připomínkové problematiky lze vypořádat v rámci posudku a v případě potřeby řešit stanovením podmínek v návrhu stanovisku. Protože by vrácení dokumentace EIA k přepracování a doplnění a prověření požadovaných problematik nemohlo zásadním způsobem ovlivnit rozhodnutí o souhlasu s realizací záměru, nedoporučil vrátit dokumentaci EIA k přepracování. MŽP OVSS I se pak s uvedeným názorem zpracovatele posudku ztotožnilo. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla MŽP OVSS I zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dle § 17 odst. 1 zákona EIA nařídil příslušný úřad veřejné projednání, které se s ohledem na nepříznivou epidemiologickou situaci, která nastala v souvislosti se šířením viru COVID-19, konalo v rozporu s § 17 odst. 2 zákona EIA později než v zákonem stanovené lhůtě. Veřejné projednání se tak konalo až v době, kdy pominula nezbytnost distanční formy projednání. Nedodržení termínu dle § 17 odst. 2 zákona EIA nemělo vliv na možnost zapojení veřejnosti do procesu EIA k danému záměru. Dopisem ze dne 22.3. 2021 rozeslalo MŽP OVSS I pozvánku na veřejné projednání ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům. Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo 6.4.2022 od 15,00 hod v městském sále na Vrážském náměstí, Mokropská 2027, Černošice.

Na veřejném projednání byly vzneseny připomínky a dotazy ze strany obcí, spolků a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (zástupci oznamovatele, zpracovateli dokumentace) obratem reagováno. Připomínky a dotazy se týkaly zejména problematiky hluku, protihlukových opatření a možností použití protihlukových zdí a nízkých protihlukových clon, uplatnění staré hlukové zátěže, rychlosti vlakových souprav a intenzit železniční dopravy. Dále byla projednáváno, proč je v Radotíně uplatněn přísnější hlukový limit než limit SHZ jako v Černošicích. Obecně lze konstatovat, že všechny dotazy a připomínky byly na veřejném jednání zodpovězeny. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání.

Dne 26. 4. 2022 byl Ing. Richardem Kukem předložen posudek. Zpracovatel posudku se na základě dokumentace, upřesňujících informací poskytnutých oznamovatelem záměru a vyjádření k dokumentaci se ztotožnil závěrem dokumentace a doporučuje záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska k realizaci. Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou podrobněji popsány v následující části „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“ tohoto závazného stanoviska.

Je nutné zdůraznit, že postoj veřejnosti především v oblasti hlukového zatížení byl velice problematický. Z pohledu EIA jsou však při stávajícím navrženém stavu hlukové limity (i když se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž, jejíž využití KHS nerozporovala) u převážné většiny kontrolních bodů plněny, proto je záměr respektován v takové formě, v jaké byl předložen. Případné úpravy protihlukových opatření (především veřejností často zmiňované PHS) jsou předmětem dalších vyjednávání a mohou být v rámci navazujících řízení navrženy. Tyto úpravy/změny oproti posuzovanému stavu pak budou řešeny v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru, vydávaného dle § 9a odst. 6 zákona EIA.

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku, se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínka č. 1: kapitole B.I.6. dokumentace EIA jsou uvedeny opatření na ochranu životního prostředí, která by měla být součástí záměru. Tato podmínka má zajistit, aby tato opatření byla začleněna i do projektu, který bude předložen při žádostech o územní rozhodnutí a stavební povolení a v dalších navazujících stupních projektové dokumentace. Zvláště se upozorňuje na požadavky na ochranu ovzduší při stavbě, které musí zahrnovat i požadavky plynoucí z „Metodického pokynu odboru ochrany prostředí Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“. Podmínka byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 2: Tato podmínka byla navržena z důvodu zajištění snížení hlukové zátěže v dané lokalitě. V rámci zpracování nové hlukové studie bude provedeno variantní prověření efektivity použití různých protihlukových opatření – klasických PHS, použití pružného bezpodkladnicového upevnění kolejnic, kolejnicových absorbérů, nízkých protihlukových clon, využití změny stávajících oplocení na protihlukové zdi, ozelenění PHS, využití zemních valů, využití protihlukových opatření na konstrukci v železničních zastávkách atd. Pro další možné snížení akustického zatížení lokality Černošice v okolí nové galerie mezi ulicemi Komenského a Sadová v okolí železniční trati ve staničení cca km 13,730–14,089 bude prověřena účinnost zvýšení PHS 08 navržené vlevo ve staničení km 13,826–14,089, a to z 2,0 m na 3,0 m, vyplnění vnitřní stěny galerie pohltivými panely a osazení pohltivých panelů na zábradlí zárubních a opěrných zdí před a za galerií. V souladu s požadavky města Černošice a zástupců veřejnosti je nutno počítat s použitím různých druhů protihlukových opatření v jednotlivých úsecích železnice v Černošicích. Dle jednání se zástupci města Černošice a spolky, provedených v rámci zpracování posudku, lze určit cca 5 úseků, kde jsou různé požadavky na technické řešení protihlukových opatření. Doporučuje se rozsah jednotlivých druhů protihlukových zařízení projednat se zástupci města Černošice a s místními občany. Upozorňuje se na návrh místních občanů, který předal zpracovateli posudku po veřejném projednání Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích, kde občané kromě jiného nabízejí i možnost využití oplocení některých soukromých pozemků pro realizaci protihlukových opatření. Cílem hlukové studie je maximálně využít dostupnou ochranu obyvatel před hlukem a minimalizovat či zcela eliminovat rozsah individuálních protihlukových opatření. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA a výsledků zpracování posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 3: Požadavek na zpracování návrhů PHS s ohledem na jejich začlenění do území má zajistit prověření veškerých technických možností snížení hlukové zátěže, vzhledem k problematickému postoji města Černošice k estetickému efektu vysokých protihlukových

stěnám. Požadavek by měl přispět k vhodnějšímu začlenění PHS do území. V exponovaných místech se proto požaduje navrhovat jejich vzhled ve spolupráci s architekty. V místech, kde budou vysoké PHS umístěny z vnější strany v zeleni, se preferuje nechat je porůst popínavou zelení, která kromě estetického účinku přispívá i ke snížení hluku. V případě změny charakteru PHS (odrazivá, neodrazivá) z důvodů architektonických požadavků, bude nutno zpracovat aktualizaci hlukové studie, která doloží plnění požadovaných hygienických limitů. Aktualizace hlukové studie musí být provedena i při případné změně rozsahu individuální protihlukové ochrany. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 4: Požadavek vychází ze závěrů hodnocení v dokumentaci EIA a má jako vhodný prostředek zajistit ochranu objektů před vibracemi.

Podmínka č. 5: Požadavek vychází ze závěrů hodnocení v dokumentaci EIA a má zajistit ochranu ptáků před střetem s vysokými PHS. Ke snížení pravděpodobnosti těchto střetů přispívá i použití popínavé zeleně na PHS. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku.

Podmínka č. 6: Požadavek má zajistit, aby bylo minimalizována hluková zátěž místních obyvatel v blízkosti železničních přejezdů, způsobena zvukovými signály plynoucími z provozu přejezdu. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 7: Podmínka byla určena z důvodu začlenění zeleně do stávajících porostů v lokalitě a ke vzniku vhodných biotopů pro voně žijící živočichy. Požadavek je směřován na skladbu navrhované zeleně jak v rámci návrhu zeleně v projektu stavby, tak i na návrh realizace kompenzační zeleně. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 8: Požadavek má přispět k podpoře biodiverzity v okolí železnice po realizaci záměru vytvořením nových vhodných stanovišť. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 9: Požadavek má přispět k optimalizaci nakládání se srážkovými vodami, k jejímu předčištění, decentralizaci nakládání se srážkovými vodami a k podpoření vsaku i v obecně nepříznivých podmínkách pro vsakování v území stavby. Podmínka vychází z připomínek k dokumentaci EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 10: Hluková studie pro období výstavby prokázala, že by mohlo dojít k překračování hygienických limitů pro hluk v období výstavby. Vzhledem k tomu, že v tuto chvíli není znám dodavatel stavby, nebylo v této fázi projektové přípravy podrobná hluková studie pro období výstavby možné zpracovat. Před započítáním stavebních prací však již bude znám dodavatel stavby. Jako podklad pro hlukovou studii tak bude možno použít skutečně navržené stroje a organizaci výstavby, včetně časového harmonogramu. Na základě výsledků hlukové studie bude případně možno upravit postup výstavby a nasazení jednotlivých strojů tak, aby v kombinaci s dalšími protihlukovými opatřeními bylo zajištěno plnění hygienických limitů pro období výstavby. Podmínka má zajistit minimalizaci nepříznivých vlivů výstavby záměru na hlukovou situaci. Podmínka vychází z dokumentace EIA a hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 11: Požadavek určuje, že k realizaci úseků, kde bude aktuálně výstavba probíhat, může dojít až po realizaci všech protihlukových opatření, navržených v rámci hlukové studie dle podmínky č.10. Jedná se o liniovou stavbu, a tak není potřeba vyžadovat realizaci všech

protihlukových opatření pro období výstavby před započítím jakýchkoliv stavebních prací. Podmínka byla navržena v rámci zpracování posudku.

Podmínka č. 12: Biologický stavební dozor bude kontrolovat dodržování technologických postupů, termínů a činností potenciálně ohrožujících faunu, flóru, kvalitu vod a půdy. Dále bude kontrolovat plnění podmínek obsažených v tomto závazném stanovisku, v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody, v projektu stavby a v havarijním a povodňovém plánu. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby, odsouhlasovat terénní úpravy s ohledem na možné negativní vlivy na obojživelníky a plazy, povolovat kácení mimo vegetační období apod. Provedená opatření bude zaznamenávat do stavebního deníku.

Podmínka č. 13: Dobrá informovanost místních obyvatel spojená i s informacemi o nehluchnějších období prací, popř. i o místním ovlivnění organizace dopravy atd. vždy přispívá ke snížení zejména subjektivních negativních vlivů z realizace záměru a současně umožní obyvatelům se na tato období i připravit. Podmínka vychází z dokumentace EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku.

Podmínka č. 14: Po zprovoznění záměru, popř. v období zkušebního provozu bude prověřena účinnost realizovaných protihlukových opatření. V případě že by se prokázalo, že některé opatření nemají potřebnou účinnost, nebo, že je nutno realizovat opatření (např. PHS), pro které bude v rámci výstavby zajištěna pouze územní rezerva, budou tato opatření neprodleně realizována. Nutnost realizace dodatečných opatření bude projednána s příslušnou hygienickou stanicí, které budou výsledky měření hluku předány. Podmínka vychází z dokumentace EIA a výsledků hodnocení v rámci posudku.

Podmínka č. 15: V této podmínce jsou uvedeny zásadní požadavky na projekt monitoringu. Projekt monitoringu musí být zpracován v dostatečném předstihu před zahájením prací, aby bylo možno zajistit jeho zahájení dle termínů navržených v Návrhu projektu monitoringu v projektu DSP. Termíny realizace jednotlivých měření či prohlídek pak musí být zkoordinovány v případě potřeby i s postupem stavebních prací a promítnuty do harmonogramu výstavby. V projektu monitoringu bude řešen hluk jak v období výstavby, tak při realizaci a po zprovoznění záměru, sledování kvality ovzduší při výstavbě, požadavky na aktualizaci biologického průzkumu a účinnosti opatření na ochranu fauny a flóry od doby před realizací stavby až po zprovoznění záměru. Do projektu monitoringu budou zapracovány i zásadní požadavky z havarijního plánu a povodňového plánu. V projektu musí být navrženy termíny realizace jednotlivých měření či průzkumů od započítí před realizací stavby až po termíny po dokončení stavby. Podmínka vychází z dokumentace EIA, vyjádření k dokumentaci a výsledků hodnocení v posudku.

Podmínky, které byly MŽP OVSS I v rámci zpracování závazného stanoviska vypuštěny:

- Doporučuje se Krajské hygienické stanici Středočeského kraje, aby na území Černošic, kde lze uplatnit hygienické limity pro SHZ požadovala dodržení přísnějšího limitu 65/60 dB.

Odůvodnění: MŽP OVSS I nepřísluší stanovovat podmínky pro postup dotčených správních orgánů. Hygienické stanice provádí svou činnost v souladu s platnou legislativou.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ (dále jen „záměr“) představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce

železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893). Součástí stavby jsou i 2 přeložky silnice II/115.

Vlivy na obyvatelstvo

Významný negativní vliv záměru na obyvatelstvo lze při dodržení navržených podmínek v návrhu stanoviska vyloučit. Hodnocení zdravotních rizik bylo zpracováno Ing. Jitkou Růžičkovou 07/2021.

Přínosem záměru pro širokou veřejnost je modernizace části železniční trati v úseku Praha-Smíchov – Beroun, která je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru i transevropské dopravní sítě TEN-T. Předmětný záměr bude navazovat na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která se od srpna 2019 realizuje a „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, která je momentálně ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem a rušených ve spánku z provozu železniční dopravy. K mírnému zhoršení akustické situace dojde v Černošicích v ulici Komenského zvýšením expozice o 1,1 dB v denní době a o 1,8 dB v noční době. Toto zvýšení hluku o méně než 2 dB nebude mít za následek zvýšení počtu obtěžovaných osob a nebude pravděpodobně vnímáno sluchem. V Sadové ulici v Černošicích vzhledem k umístění objektů v těsné blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně nivelety tratě, nelze objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V této lokalitě dojde ke zvýšení stávající hladiny hluku a následkem toho se nepříznivé účinky hluku mohou vyskytnout u většího počtu obyvatel a mohou se prohloubit. V Akustickém posouzení je doporučena realizace individuálních protihlukových opatření, případně změna užívání staveb apod.

Z hlediska vlivů hluku na veřejné zdraví lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření včetně realizace individuálních protihlukových opatření na vytipovaných objektech.

Hodnocení vlivu změny ovzduší bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise. Z podrobného vyhodnocení plyne, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci ovzduší zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Celkově byly zdravotní vlivy záměru na obyvatelstvo vyhodnocena jako akceptovatelné. S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku s doplněním, že musí být splněny podmínky na ochranu proti hluku.

Vlivy na ovzduší a klima

Významný negativní vliv záměru na kvalitu ovzduší a klima lze vyloučit. Vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno v rozptylové studii zpracované Ing. Ivanou Luňákovou 03/2021. Rozptylovou studii pro období výstavby zpracovala Ing. Blanka Novotná, 12/2019.

Pro fázi výstavby byly kromě standardních strojů, mechanismů a vyvolané staveništní dopravy hodnoceny i vlivy provozu recyklační linky a provoz těžkých nákladních aut souvisejících s recyklační základnou a dále provoz stroje pro sanaci železničního spodku, s jehož využitím se ale dle posledních dokumentů neuvažuje. Z provedených výpočtů imisních příspěvků vyšlo, že s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo[a]pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Avšak i v případě imisních příspěvků benzo[a]pyrenu, se jedná o velmi nízké hodnoty imisního příspěvku, které tvoří v případě sanačního stroje 0,002 % imisního limitu a recyklační linky 0,5 % imisního limitu. Při stavbě je nutno dodržet zásady organizace výstavby na minimalizaci prašnosti dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP (září 2019). Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Optimalizace železniční trati nebude při provozu významným zdrojem znečišťování kvality ovzduší v zájmovém území záměru. Předpokládá se, že naprostá většina provozu bude po železniční trati vedena pomocí elektrické trakce. Motorovou trakci bude využívat pouze minimální podíl železniční dopravy. Emise z provozu vlaků využívajících motorovou trakci byly v rámci Rozptylové studie vyčísleny jako velmi nízké, proto s nimi nebylo v Rozptylové studii dále uvažováno.

Součástí záměru je realizace dvou dílčích přeložek komunikace II/115. Současný úrovnový přejezd železnice v cca km 11,5 v Radotíně bude nahrazen mimoúrovňovým přejezdem přes železniční trať, který bude zajištěn realizací nadjezdu silnice II/115 nad železnici. Vzhledem k tomu, že přeložka se vzdaluje od obytných objektů, je vliv na kvalitu ovzduší těchto obytných objektů v každém případě pozitivní. Z provedeného výpočtu emisí na základě intenzit dopravy dosažených na vjezdu do Radotína (ul. Karlická) v jednotlivých hodnocených stavech vyplývá, že realizací přeložky komunikace II/115 v km 11,5 ve formě nadjezdu nad železnici nedojde k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší v okolí komunikace II/115 v Radotíně, a proto nebyl její vliv dále hodnocen. Podrobné posouzení bylo provedeno pro přeložku komunikace II/115 v katastru města Černošice.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci PM_{10} a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Na základě provedených výpočtů lze s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu na přeložené komunikaci II/115 v Černošicích docházet k překračování imisního limitu pro denní koncentrace PM_{10} . Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ a výsledná hodnota je stále pod imisním limitem $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro $PM_{2,5}$.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci NO_2 resp. na hodinové koncentrace NO_2 a výsledné hodnoty jsou stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ resp. $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro NO_2 , ani limitu pro krátkodobé koncentraci NO_2 .

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci benzenu a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že

nebude z titulu provozu záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro benzen.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací benzo[a]pyrenu charakterizovat úrovní 0,9 - 1,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit je 1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Dle informací o oblastech s překročenými imisními limity zveřejněných na stránkách ČHMÚ došlo ve čtvrcích 1 x 1 km zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2014–2019 k překračování imisního limitu (čtverec 452537 jen v roce 2016, ostatní čtverce v letech 2014–2017, v roce 2018 k překročení nedošlo, v roce 2019 jen čtverec číslo 451536). Po realizaci záměru nedojde ve čtverce 451537 v roce 2026 ani 2040 ke změně, v ostatních čtvrcích dojde ke snížení (až o 0,0055 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2025 a až o 0,0052 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040).

Z hlediska problematiky znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Příspěvky záměru k imisní situaci ve fázi výstavby i provozu záměru lze označit za malé a málo významné. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze při respektování opatření uvedených v kapitole B.I.6. označit za akceptovatelný.

Vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na klima bylo provedeno ve studii Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., 12/2019. Z vyhodnocení plyne, že z hlediska problematiky ovlivnění klimatického systému nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Záměr lze označit za adaptovatelný s ohledem na změnu klimatu. Vliv záměru na klimatický systém a změny klimatu lze označit za akceptovatelný. Celkově byly vlivy na ovzduší a klima vyhodnocena jako akceptovatelné. S výše uvedeným hodnocením se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významný negativní vliv záměru na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky lze při dodržení navržených podmínek v návrhu stanoviska vyloučit.

Vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci bylo provedeno v Akustickém posouzení zpracovaném Ing. Filipem Fikejzem 06/2021. Vlivem obslužné dopravy stavby dochází v kontrolních výpočtových bodech k nárůstu $\text{LAeq},16\text{h}$ z provozu silniční dopravy při výstavbě úseku v km 10,561÷13,00 do 1,0 dB a při výstavbě úseku v km 13,000÷16,114 do 0,8 dB a celkově se pohybují do 69,2 dB, nepřekračují tedy hygienický limit staré hlukové zátěže 70 dB v denní době. V noční době nebude obslužná doprava stavby v provozu. Provoz obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti při využití trasy č. 4 (příjezd a odjezd od recyklační základny) nezpůsobí překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže 70 dB (den). Příspěvek obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti je v daném místě 0,6 dB. Hluk z činnosti stavebních strojů, které se budou posunovat postupně po celém rozsahu optimalizované železniční tratě, může při uvažování pracovní doby strojů 12 hodin v období 7–21 hodin při uvažování 75 % využití strojů v blízkosti zástavby v lokalitách Radotín a Černošice překračovat u některých chráněných objektů hygienický limit $\text{LAeq},s = 65$ dB. Pro zajištění plnění hygienických limitů hluku v období výstavby byla v Dokumentaci navržena série protihlukových opatření.

Posouzení ve fázi provozu záměru bylo provedeno pro stávající stav a pro roky 2026 a 2040 bez záměru a se záměrem, a to pro železniční dopravu a pro silniční dopravu. V rámci akustické studie bylo navrženo 8 protihlukových stěn. Ve výhledových stavech bez záměru a se záměrem byly dále ve výpočtu zohledněny protihlukové stěny navržené v rámci řešení navazujícího záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)” v km 9,964–10,600. U 18 objektů bylo navrženo použít individuální protihluková opatření, protože se v hlukové studii při započtení v ní navržených protihlukových opatření nepodařilo u těchto objektů zajistit plnění hygienických limitů hluku. V lokalitách Radotín (km 10,561–11,800) i Černošice (km 13,100–hranice katastru města) byly ve výhledových stavech s optimalizací navrženy kolejnicové

absorbéry u obou kolejí v obou směrech. V místech, kde to technologicky není možné (např. výhybky a kolejové křižovatky) absorbéry realizovány nebudou. V rámci projektu je uvažováno s územní rezervou na případné dobudování PHS u přeložky II/115 vpravo ve směru do Černošic v blízkosti km 11,5 železniční trati pro ochranu objektu čp. 925 v k. ú. Radotín.

V lokalitě Radotín jsou při realizaci protihlukových opatření v obou výhledových stavech dodrženy příslušné hygienické limity. Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati dochází ve většině kontrolních výpočtových bodů vlivem provozu železnice v obou posuzovaných výhledových horizontech ke zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy, a to až o 17,9 dB v denní době a 17,6 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,3 dB v denní době a 18,2 dB v noční době v roce 2040. V kontrolních výpočtových bodech, ve kterých dochází ke zhoršení akustické situace, je dodržen příslušný hygienický limit. Jedinou výjimkou je kontrolní výpočtový bod CER_115a - výška 2,5 m (Komenského čp. 115), kde dochází ke zhoršení akustické situace v roce 2026 do 1,1 dB v denní době a 1,9 dB v noční době a v roce 2040 do 0,5 dB v denní době a do 0,8 dB v noční době.

V lokalitě Černošice jsou ve stavech se záměrem v některých kontrolních výpočtových bodech umístěných v chráněných venkovních prostorech staveb v ulicích Komenského a Sadová i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně nivelety tratě, nelze vzhledem k limitovaným požadavkům na výšku PHS v území objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V případě těchto objektů bude nutno navrhnout individuální protihluková opatření – v dalších stupních projektové dokumentace bude nutné po projednání s vlastníky prověřit vnitřní dispozice objektů a identifikovat okna do chráněných místností, aby kontrolní výpočtové body bylo možné umístit před chráněnými místnostmi. Dále bude nezbytné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření v podobě zajištění způsobu větrání objektů jiným způsobem než přirozeně okny, např. pomocí podtlakového větrání, rekuperace či VZT. Dalším možným řešením je po dohodě s vlastníky změna způsobu využití objektů tak, aby se nejednalo o chráněné stavby, popřípadě zvážit jejich výkup.

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati a realizace přeložek silnice II/115 dochází v některých kontrolních výpočtových bodech vlivem přerozdělení silniční dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace ve stavech se záměrem až o 18,1 dB v denní době a o 17,8 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,0 dB v denní době a o 17,3 dB v noční době v roce 2040. V lokalitě Radotín je ve všech kontrolních výpočtových bodech dodržen příslušný hygienický limit.

V lokalitě Černošice je v některých kontrolních výpočtových bodech sice překročen příslušný hygienický limit, ale vlivem přerozdělení silniční dopravy zde dochází ke zlepšení akustické situace z provozu silniční dopravy, jedná se o body CER_463 (Zdeňka Lhoty čp. 463), CER_45 (Radotínská čp. 45) a CER_51a (Radotínská čp. 51). V některých dalších bodech jsou ve stavech se záměrem v okolí plánované přeložky silnice II/115 v chráněných venkovních prostorech staveb i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů, v jejichž chráněných venkovních prostorech stavby jsou kontrolní výpočtové body umístěny, v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční trati a plánované přeložky silnice II/115 bude v případě těchto objektů v dalších stupních projektové dokumentace nutné navrhnout individuální protihluková opatření.

Z hlediska problematiky hluku lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření (protihlukové stěny a kolejnicové absorbéry), zároveň bude nutné pro zajištění plnění hygienických limitů hluku v dalším stupni projektové

dokumentace projednat a navrhnout u vytipovaných objektů individuální protihluková opatření. Vliv záměru na akustickou situaci lze při dodržení uvedených opatření označit za akceptovatelný.

Vibrace

V území bylo od roku 2011 provedeno několik měření vibrací v okolí železnice. V žádném bodě, kde byla měření prováděna, nedošlo k překročení hygienického limitu vibrací za dobu jejich působení T v obytných místnostech, který je dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro denní dobu stanoven na 81 dB a pro noční dobu 78 dB. Předmětnou optimalizací trati dojde v některých částech k mírné změně směrového vedení kolejí, a to zejména v lokalitě Černošice v blízkosti plánované přeložky II/115, kde se koleje přiblíží k obytné zástavbě v ulici Sadová. Dále se nejbližší chráněná zástavba nachází v ulici Dr. Jánského v okolí stanice Černošice-Mokropsy. Z preventivních důvodů je doporučeno umístit antivibrační rohože ve staničení km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850. Z hlediska problematiky vibrací lze předpokládat, že výstavba ani provoz záměru nebude představovat významné riziko a lze ho označit za akceptovatelný.

Radioaktivní a elektromagnetické záření, světelné znečištění

Vyhodnocení vlivu neionizujícího záření předmětného záměru ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb. předal zpracovateli Dokumentace SŽ, které problematiku vlivu trafostanic dlouhodobě prověřuje a vyhodnocuje.

Problematiku lze rozdělit do následujících dvou oblastí:

- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem ovlivnit radiokomunikační a telekomunikační provoz a způsobit elektromagnetické rušení.
- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem a působením ovlivnit živé organismy (včetně působení na zdraví člověka).

Z provedených hodnocení plyne, že z hlediska problematiky radioaktivního záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Dále že z hlediska problematiky elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv elektromagnetického záření souvisejícího s provozem záměru lze označit za akceptovatelný. Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu. Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření zápachu lze označit za akceptovatelný.

S výše uvedenými hodnoceními zpracovatel posudku souhlasí s doplněním, že pro zvýšení ochrany obyvatelstva před hlukem jsou do podmínek v návrhu stanoviska vloženy další požadavky, které by měli zajistit rozsáhlejší plnění hygienických limitů hluku jak při výstavbě, tak při provozu a minimálně snížit počet objektů, kde by bylo potřeba navrhnout individuální protihluková opatření. Současně by měly podmínky zajistit optimální kombinaci protihlukových opatření, která by byla přijatelná jak pro Město Černošice, tak i pro místní obyvatele Černošic. Dále je do podmínek návrhu stanoviska vloženo doporučení pro Krajskou hygienickou stanici Středočeského kraje, aby na území Černošic, kde lze uplatnit hygienické limity pro SHZ požadovala dodržení přísnějšího limitu, stejně jako požaduje Hygienická stanice hl. m. Prahy na území Radotína.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významný negativní vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze při dodržení standardně požadovaných opatření pro tento druh záměru, která budou automaticky stanoveny v rámci procesu povolování záměru, vyloučit. Vyhodnocení vlivu stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7 bylo zpracováno Ing. Radmilou Šmerákovou, 12/2019.

Posuzovaný záměr zasahuje do stanoveného záplavového území vodního toku Berounka. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu se záměrem stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pod č. j. 00878/2007/OŽP-Bab. Navrhovaný záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V úseku 10,378÷11,145 km prochází II. ochranným pásmem vodního zdroje Podolí, v úseku cca žkm 12,17 – 13,2 prochází stavba při severní hranici ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (studny C1, C2, C3, C4). V úseku staničení cca žkm 13,5 – 13,75 stavba zasahuje do ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (Obec – St). Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OPPLZ).

Vlivem samotné optimalizace železniční trati se nepředpokládá výrazná změna v množství odváděných dešťových vod. V souvislosti s realizací obou přeložek silnice II/115 lze uvažovat s nevýznamně větším odtokem dešťových vod vlivem nárůstu zpevněných ploch vozovek. Přeložky silnice II/115 v Radotíně je navrženo odvodnit podélným a příčným sklonem do okolního terénu a pláň vozovky do podélných trativodů, resp. do svahů násypového tělesa. Oproti stávajícímu stavu v této části území nenastane výrazná změna. Přeložka silnice v Černošicích bude odvodněna do stávající dešťové kanalizace. Vzhledem k délce přeložky se nepředpokládá významný nárůst odváděných dešťových vod do kanalizace.

Realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových, resp. podzemních vod. Uplatňování výjimek dle článku 4, odst. 7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní. Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný. Celkově lze proto vlivy na povrchové a podzemní vody (při splnění navržených opatření) považovat za akceptovatelné.

Zpracovatel posudku se závěry hodnocením souhlasí s doplněním, že po realizaci záměru prakticky nemůže dojít k negativní změně stávajících vlivů na podzemní a povrchové vody, která by nebyla akceptovatelná. Je to proto, že případné změny budou automaticky podrobně posouzeny a projednány v rámci projektové přípravy stavby.

Vlivy na půdu

Významný negativní vliv záměru na půdu lze vyloučit. Posuzovaný záměr si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. K záborům pozemků chráněných jako ZPF dojde v obou dotčených katastrálních územích (k. ú. Černošice i Radotín). Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace. Dle provedených analýz dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu v I. – IV. třídě ochrany ZPF, přičemž nejvíce trvale zabíraných pozemků v kategorii ZPF se nachází v I. třídě ochrany (8 455 m²) s mírou zastoupení 37,76 % a ve IV. třídě ochrany (7 317 m²) s mírou zastoupení této ochrany 32,68 %.

Z důvodu realizace výhybny Kosoř dojde navrhovaným záměrem k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) v rozsahu celkem 402 m². Trvalý zábor lesních pozemků se předpokládá na pozemcích parc. č. 4180/8 a 4180/9 v k. ú. Černošice. Vzhledem

k tomu, že dotčené pozemky PUPFL neslouží lesnímu hospodářství, nebude v tomto smyslu vliv navrhovaného záměru významný.

Ostatní negativní vlivy včetně havarijních stavů, spojené s provozem záměru budou prakticky stejné, jako ve stávajícím stavu. Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli nových protierozních opatření. Z hlediska problematiky půd nebude výstavba ani provoz záměru představovat při respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na půdy lze označit za akceptovatelný.

Vlivy na přírodní zdroje

Významný negativní vliv záměru na přírodní zdroje lze vyloučit. V trase posuzované stavby se nenachází žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje. Podle údajů České geologické služby se v zájmovém území projektovaného záměru nenachází ani žádná poddolovaná území. Negativní ovlivnění horninového prostředí ve fázi realizace ani provozu záměru se při důsledném dodržování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. dokumentace EIA nepředpokládá. Celkově byly vlivy na přírodní zdroje vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a zvláště chráněná území

Významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a území NATURA 2000 a další zvláště chráněná území lze vyloučit.

Přírodovědný průzkum území zpracoval Ing. Vojtěch Kos a Ing. Tomáš Adam, 12/2019. Dendrologický průzkum zpracoval Mgr. Radim Kočvara, 11/2020. Během zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost 130 živočišných druhů (z toho 66 taxonů obratlovců a 64 taxonů bezobratlých). Dále bylo zoologickým průzkumem zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území. Obecně lze konstatovat, že posuzovaná modernizace železniční trati vyvolá zejména přímé ovlivnění biotopů a organismů na ně vázaných. Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávající železnice, bude toto ovlivnění malé.

Řešený traťový úsek v ploše záboru půd není s výjimkou území přírodní rezervace Staňkovka biotopově, druhově ani krajinářsky příliš cenný, a to zejména v intravilánu Černošic a MČ Praha-Radotín. Záměrem dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les, které poskytují útočiště některým druhům bezobratlých a z obratlovců zejména jako potenciální hnízdiště ptákům. V souvislosti s odstraněním vegetace dojde k částečnému snížení potravních a hnízdních příležitostí v dotčeném území. Dalším z obecně předpokládaných vlivů je rušení. Populace živočichů, kteří území využívají, jsou do jisté míry navyklí stávajícímu provozu na železnici.

Během období výstavby dojde ke zvýšení rizika havárií, zejména při stavební činnosti v okolí vodního toku. Riziko představuje také znečištění vodního toku a jeho zakalení, a to zejména během rekonstrukce železničního mostu SO 04-38-53 Praha Radotín – Odb. Berounka, železniční most ev. km 14,143.

V trase záměru byl zastižen jeden zvláště chráněný rod z kategorie bezobratlých – čmeláci rodu *Bombus*. V případě čmeláka byly opakovaně zastiženy dělnice i fertilní samice, vhodné podmínky k umístění jeho hnízd představují v blízkosti záměru např. bylinná vegetace luk, keřové pásy jako doprovodná zeď železnice a další. Vliv záměru na populace čmeláků v dotčené oblasti lze označit jako zanedbatelný.

Výskyt obojživelníků v ploše ovlivněné zábořem půdy byl recentně potvrzen pro zvláště chráněnou ropuchu obecnou (*Bufo bufo*), náhodný výskyt řady druhů v rámci migrací v

suchozemské fázi života je velmi pravděpodobný. Během průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost dvou zvláště chráněných druhů plazů – ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*). Oba druhy se poměrně hojně vyskytují v celé délce trasy, ať již při vyhřívání a sběru potravy na sekundárních stanovištích s chybějícím vegetačním krytem – na okrajích náspů samotné železnice či v rámci migrací na vhodných biotopech (ekotony, remízy, niva řeky Berounky apod.). V průběhu terénních pochůzek byl prokazatelně potvrzen výskyt tří zvláště chráněných druhů ptáků, kavky obecné (*Corvus monedula*), krahujce obecného (*Accipiter nisus*) a vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*). I přes potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů a pravděpodobné přelety i řady dalších druhů ptáků, registrovaných v okolí, lze negativní vliv záměru hodnotit jako zanedbatelný. V zájmovém území se vyskytují běžní zástupci savců, včetně jednoho zvláště chráněného druhu – ohrožená veverka obecná (*Sciurus vulgaris*). V průběhu stavebních prací dojde k zásahu do biotopů obecně i zvláště chráněných druhů živočichů a k fyzické likvidaci řádově jedinců. Tyto negativní přímé vlivy, stejně jako vlivy nepřímé (např. rušivé vlivy v podobě přítomnosti osob, zvýšená hluková a rozptylová zátěž aj.) lze, i s přihlédnutím k charakteru záměru a převažujícímu charakteru zájmového území (zastavěné území, drážní pozemky), považovat za přijatelné. Zájmové území není nijak výrazně migračně atraktivní. Optimalizací řešeného traťového úseku se stávající stav změní pouze minimálně.

Z hlediska problematiky vlivu na faunu nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na faunu lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

V zájmovém území je možné velkou část biotopů charakterizovat spíše jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem, podstatná část území není určena. Ve sledovaném území byly mapovány pouze lesní porosty v PR Staňkovka. S železniční tratí sousedí převážně biotop L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy, u Radotína i menší ploška L6.5B Acidofilní teplomilné doubravy - ostatní porosty.

V rámci botanického průzkumu byly v širším zájmovém území nalezeny dva zvláště chráněné druhy rostlin dle prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tařici skalní (*Aurinia saxatilis*), která byla nalezena na skále u mostu na levém břehu Berounky. Její výskyt nijak nekoliduje s navrhovaným záměrem optimalizace trati. Dále byly v širším zájmovém území zjištěny tři tisíce červené (*Taxus baccata*), nalezené v zastávce Černošice. Jde o jedince vysazené v rámci výsadeb okrasných dřevin v zahradě, proto se na uvedený druh nevztahuje ochrana dle § 49 odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dotčených ploch bylo dendrologickým průzkumem identifikováno 56 taxonů dřevin. Kromě autochtonních druhů je zde řada individuálních výsadeb nepůvodních dřevin. K nejhojnějším druhům v území patří trnovník akát *Robinia pseudacacia* (přes 20 % dřevin, přes 50 % ploch), z dalších javor klen *Acer pseudoplatanus* (7 % dřevin), ostatní dřeviny zaujímají do 5 % dřevin a méně. Dendrologickým průzkumem bylo v rámci trvalých a dočasných záborů stavby zjištěno samostatných dřevin obvod do 80 cm – 121 ks a nad 80 cm – 147 ks. Dřevin v rámci zapojených ploch je celkem 76 185 m². Navrhovaný záměr počítá s výsadbou případné náhradní výsadby, kterou stanoví orgán ochrany životního prostředí v rámci povolení ke kácení. Dle srovnatelných železničních i silničních staveb byla odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou by mohl orgán ochrany přírody požadovat jako kompenzaci za kácení v rozsahu 500 ks stromů, 2 000 ks keřů a 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem.

Z hlediska problematiky vlivu na flóru nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na flóru lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Dotčené území záměrem představuje především stávající těleso železniční trati, s minimální biologickou rozmanitostí. Naopak okrajové úseky tělesa železnice především ve výše zmíněném území v oblasti podél přírodní rezervace či případně území navrhované přeložky silnice II/115 v Radotíně již zahrnují pestrou mozaiku biotopů, zejména zemědělských ploch. Je evidentní, že diverzita okrajů železniční trati souvisí především s navazujícími biotopy a výskyty živočichů v okolí. Optimalizace trati bude mít zcela minimální případně dočasný negativní vliv na biodiverzitu, který je tak charakterizován jako celkově zanedbatelný. Významnými budou především opatření na minimalizaci negativního vlivu na okolí v průběhu stavby, a rekultivace dotčených ploch.

Z hlediska problematiky vlivu na biologickou rozmanitost a ekosystémy nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na biologickou rozmanitost a ekosystémy lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významný negativní vliv záměru na krajinu a její ekologické funkce lze vyloučit.

Vlivy na krajinný ráz byly posouzeny v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů pro 7 zákonných kritérií krajinného rázu s následujícími závěry. Vlivy předmětného záměru na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky hodnotit jako slabé. Zásadnější dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat. Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky lze celkově klasifikovat jako slabý.

Vliv na zvláště chráněná území lze klasifikovat jako slabý vliv. Důležitým faktem je i to, že se citelnější dotčení zvláště chráněných území nepředpokládá, pouze velmi drobné dotčení ochranného pásma přírodní rezervace Staňkovka. Ve vztahu k předpokládaným zásahům do významných krajinných prvků byl vyhodnocen souhrnný vliv jako středně silný, přičemž se nepředpokládá významnější dotčení VKP. Dotčení budou převážně okrajového charakteru.

V souvislosti s předmětným záměrem se nepředpokládá jakékoliv negativní dotčení kulturních dominant. Na základě výše uvedeného lze souhrnně zásah do kulturních dominant klasifikovat jako žádný. Vliv předmětného záměru na estetické hodnoty je možné souhrnně vyhodnotit jako slabý. Vlivy na harmonické měřítko a vztahy v krajině lze souhrnně hodnotit jako slabé.

Celkově se konstatuje, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Z hlediska problematiky vlivu na krajinný ráz nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na krajinný ráz lze označit za akceptovatelný.

V dokumentaci EIA jsou uvedeny prvky ÚSES, které jsou v kolizi či blízkosti záměru a je popsáno jejich možné ovlivnění záměrem. Zájmové území stavby se nachází v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru Karlštejn, Kód K59. Do samotného nadregionálního biokoridoru navrhovaný záměr nezasahuje. Na území hlavního města Prahy v k. ú. Radotín tvoří železniční trať přirozenou jižní hranici regionálního biocentra RBC 140 Velký háj R1/23. Do vlastního regionálního biocentra nebude navrhovaným záměrem zasahováno. Na území města Černošice kříží navrhovaný záměr dva lokální biokoridory. Nově navržená přeložka silnice II/115 realizovaná za účelem odstranění úrovněového přejezdu kříží stejně jako stávající silnice II/115 navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK (za Radotínem). Součástí záměru jsou navržená opatření, která zajišťují, aby vliv záměru na prvky ÚSES byl akceptovatelný. Z hlediska problematiky vlivu

na územní systém ekologické stability nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na územní systém ekologické stability lze označit za akceptovatelný.

V řešeném území se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází významné krajinné prvky dané § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „VKP ze zákona“). Jedná se o vodoteč Švarcava s drobnou údolní nivou a lesní porosty.

Z hlediska problematiky vlivu na významné krajinné prvky nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na významné krajinné prvky lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Navrhovaný záměr v km 11,7–13,5 hraničí s chráněnou krajinnou oblastí Český kras. Z hlediska zonace velkoplošného zvláště chráněného území jde o I. a II. zónu ochrany CHKO. Navrhovaným záměrem ve fázi výstavby ani provozu nebude do chráněné krajinné oblasti zasahováno. Z maloplošných zvláště chráněných území hraničí železniční trať v km 11,8 – 12,7 s přírodní rezervací Staňkovka. V úseku km 11,755 - 12,765 se nachází její ochranné pásmo, kterým optimalizovaná železniční trať prochází. Řešené území se nenachází na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. K ovlivnění přírodních par-ků navrženým záměrem nedojde. Z hlediska problematiky vlivu na zvláště chráněná území nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na zvláště chráněná území lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Přímo v zájmovém území navrhovaného záměru se žádný památný strom nenachází. K ovlivnění památných stromů navrženým záměrem nedojde. Vliv záměru na přírodní parky či památné stromy lze vyloučit.

V zájmovém území záměru se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Kulivá hora [CZ0210409], která se nachází cca 2 km od navrhovaného záměru. Nejbližší ptačí oblastí je Křivoklátsko [CZ0211001], které se nachází cca 21 km od navrhovaného záměru. Z hlediska problematiky vlivu na soustavu NATURA 2000 nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na soustavu NATURA 2000 se nepředpokládá.

Výškové a směrové změny železnice jsou takového charakteru, že se nemohou na významnější změně vlivu na krajinný ráz prakticky projevit. Výraznější, ovšem stále plně akceptovatelný vliv vznikne realizací přeložek silnice II/115.

Vlivy na hmotný majetek

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na hmotný majetek lze vyloučit. V trase plánované „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ se nacházejí stávající objekty, které jsou v kolizi s nově navrhovaným řešením kolejiště, přeložkou silnice II/115 v Černošicích, podchodů, přístupů na nástupiště apod. K demolici jsou navrženy 4 rodinné domy, hradlo Kosoř v km 13,06 vlevo a hradlo Kazín v km 15,20 vlevo a 6 dalších objektů. Dále dojde k přeložkám inženýrských sítí a likvidaci sítí přeložených a stavebním zásahům do tělesa železnice a komunikací. Z hlediska problematiky vlivu na hmotný majetek nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za akceptovatelný.

Vlivy na kulturní památky, archeologická naleziště

Významný negativní vliv záměru na kulturní památky a archeologická naleziště lze vyloučit. Podle Ústředního seznamu kulturních památek ČR jsou v zájmovém území evidovány kulturní památky, jejichž seznam je uveden v tabulce v kap. C. II. 8. dokumentace EIA. K dotčení žádné kulturní památky navrhovaným záměrem nedojde. Vliv záměru na kulturní památky se nepředpokládá.

Dle Státního archeologického seznamu spadá většina území do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmět-né území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů a ÚAN I. Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska problematiky vlivu na archeologické aspekty nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na archeologické aspekty lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Přeshraniční vlivy

Významný negativní přeshraniční vliv záměru lze vyloučit. Předmětný představuje liniovou dopravní stavbu, které se dotýká území hl. m. Prahy (MČ Praha-Radotín) a Středočeského kraje (obec Černošice). Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice. Protože řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava- Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T lze ale modernizaci této tratě považovat v mezinárodním měřítku za pozitivní vliv.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní vlivy záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ v kumulaci s dostupnými plánovanými záměry v ovlivnitelném území lze vyloučit. Zahájení realizace posuzovaného záměru se předpokládá v březnu 2024 a dokončení v listopadu 2026. Na začátku úseku navazuje navrhovaný záměr na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která se od srpna 2019 realizuje. Konec stavby je předpokládán v červnu 2022. Kumulace ve fázi výstavby obou záměrů se nepředpokládají. Na konci úseku navazuje navrhovaný záměr na stavbu „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, která je v současné době v projekční přípravě a zpracovává se projektová dokumentace ve stupni DÚR. Z hlediska minimalizace výluk železničního provozu a plynulosti železniční dopravy se jeví jako účelné, aby stavbě „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ časově předcházela realizace stavby „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“. Kumulace ve fázi výstavby obou záměrů se nepředpokládají, ale protože je nelze jednoznačně v této fázi přípravy obou staveb vyloučit, bude nutno nadále provádět koordinaci výstavby obou staveb.

Z hlediska staveb dostupných informací o plánovaných záměrech silniční infrastruktury a inženýrských sítí je stavbu dále potřeba koordinovat s následujícími záměry:

- město Černošice – úprava parkoviště P+R Mokropsy (Studie; 2019)
- město Černošice – vsakování a retence DV, ulice Nádražní, Černošice-Mokropsy (DÚR; 2018)
- město Černošice – dešťová kanalizace v ul. Jasmínová (Studie proveditelnosti, 2017)

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Provedená hodnocení poskytla dostatečné podklady pro rozhodnutí o možnosti realizace záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ z pohledu vlivů na životní prostředí. Na základě provedených posouzení lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby, provozu záměru a navrženého monitoringu z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona EIA, budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Záměr představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893). Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úroňový přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úroňový přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

Řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava-Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T. V rámci vnitrostátních dopravních vztahů tak zajišťuje železniční spojení hlavního města Prahy a středních Čech se západočeskou aglomerací. Mezinárodně se tato trať nachází v souboru staveb zajišťujících železniční dopravní spojení především se Spolkovou republikou Německo. Jedná se o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_16 Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02.

Nejvýznamnějším problematickým vlivem stávajícího i výhledového provozu železnice je vliv na akustickou situaci v území. Ochrana obyvatel před hlukem je ještě komplikována požadavkem Města Černošice, aby nebyla ochrana řešena pouze vysokými protihlukovými stěnami podél celého koridoru železniční tratě.

V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Jedná se např. o bezstykové koleje, protihlukové stěny a kolejové absorbéry. Do podmínek v závazném stanovisku jsou začleněny požadavky na podrobné posouzení dalších protihlukových opatření – nízkých protihlukových clon (jejichž využití by v tomto případě znamenalo výjimku ze stávajících předpisů SŽ), zemních valů, protihlukových opatření u nástupišť atd. Snahou je minimalizovat počet objektů, kde bude nutno realizovat individuální ochranu proti hluku.

Lze konstatovat, že při splnění podmínek na ochranu proti hluku budou použita nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku, a to za současného zohlednění požadavků Města Černošice na omezení realizace vysokých PHS.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace. Rozsah záborů lze považovat s ohledem na rozsah záměru a charakter zásahů do ZPF za akceptovatelný. U ostatních složek životního prostředí se krátkodobě, při splnění podmínek v návrhu opatření málo významně až nevýznamně, projeví negativní vlivy při realizaci záměru. Vlivy při provozu budou prakticky srovnatelné se stávajícím stavem.

Technická řešení záměru pro potřeby procesu EIA je v dokumentaci popsána dostačujícím způsobem a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Do podmínek v závazném stanovisku jsou začleněny podmínky na další optimalizaci technického řešení směřující zejména na optimalizaci a minimalizaci negativních vlivů na akustickou situaci v území.

Technické řešení záměru tak bude zahrnovat nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku a u ostatních vlivů bude odpovídat evropskému standardu a dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí. V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru a dodržení podmínek uvedených ve stanovisku lze technické řešení záměru považovat za vhodné a akceptovatelné.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Záměr byl předložen jako jednovariantní.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci EIA dle § 8 odst. 2 a 3 zákona EIA bylo v termínu doručeno celkem 21 vyjádření, z toho 3 vyjádření příslušných obcí, 7 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 2 vyjádření zájmových spolků a 9 vyjádření veřejnosti. Termín pro doručení vyjádření k dokumentaci EIA byl do 29. 11. 2021. Po termínu bylo dne 3.12.2021 doručeno příslušnému úřadu vyjádření Ministerstva zdravotnictví a dne 3. 5. 2022 vyjádření města Černošice.

V souladu s odst. 3 § 8 zákona EIA se k vyjádřením zasláným po lhůtě nepřihlíží a není proto vyjádření Ministerstva zdravotnictví a vyjádření města Černošice ze dne 3. 5. 2022 vypořádáno.

Obsahem vyjádření Ministerstva zdravotnictví bylo sdělení, že s realizací záměru souhlasí, ve vyjádření nebyly uvedeny žádné nové podněty či připomínky, kterými by bylo potřebné se dále zabývat.

Dále pak bylo MŽP OVSS I 3. 5. 2022 doručeno vyjádření města Černošice. Toto vyjádření zaslalo město Černošice v návaznosti na veřejné projednání. Obsahem vyjádření je požadavek, aby nebylo postupováno při posuzování hlukové zátěže v režimu tzv. staré hlukové zátěže, ale dle

limitů s korekcí + 5 dB a to analogicky jako na území Radotína. Dále pak požaduje, aby byly využity veškeré technické možnosti snížení hlukové zátěže s výjimkou vysokých protihlukových stěn – především požadují systémové nízké protihlukové clony, zídky oplocené nepřevyšující výši nízkých protihlukových clon (s využitím pohltivých materiálů na vnitřních stranách zídek a nástupišť), aby se hluková zátěž blížila základním hlukovým limitům v celém úseku tratě, jak bylo již popsáno ve vyjádření ze dne 25. 11. 2021. Vzhledem ke shodnosti s včas zaslaným vyjádřením se MŽP OVSS I dále tímto nezabývalo.

Příslušný úřad obdržel vyjádření k dokumentaci od následujících subjektů:

- Město Černošice
- Hlavní město Praha
- Městský úřad Černošice, odbor životního prostředí
- Hygienická stanice hl. m. Prahy
- Magistrát hl. m. Prahy – odbor ochrany prostředí, od-dělení posuzování vlivů na životní prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále také „KHSSK“)
- Středočeský kraj
- Spolek Kvalitní životní prostředí Města Černošice
- Spolek na ochranu života v okolí železnice v Černošicích
- Občané – celkem 9 vyjádření

Město Černošice

Město Černošice požaduje, aby návrhová rychlostí trati nepřevyšovala maximální rychlosti požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka ze dne 6. 12. 2018, tj. 90 km/hod. Pro nákladní vlaky a 105 km/hod a pro osobní vlaky v denních hodinách (i pro rychlostní profily V130 a V150).

Dále požadují, aby byla rychlost nákladních vlaků při průjezdu zastavěnou částí města do doby úplné obměny vozového parku nákladních vagónů v nočních hodinách omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav.

Uvažované rychlosti v jednotlivých profilech jsou prezentovány v Grafu dynamického průběhu rychlosti, který tvoří přílohu č. 11 dokumentace EIA. Rychlosti nákladních vlaků byly uvažovány stejné jako v akustickém posouzení pro účely oznámení EIA (prosinec 2019), tedy pro stávající stav a výhledové stavy bez záměru 70 km/h a pro výhledové stavy se záměrem 90 km/h pro Nex a Pn a 60 km/h pro Mn.

Sdělení Ing. Pavla Skaly, O6 GŘ: „V rámci žádné investiční činnosti Správy železnic, státní organizace, nebyla traťová rychlost snižována za účelem omezení emisí hluku ze železniční dopravy, proto ani na sousedních stavbách není navrženo snížení traťové rychlosti ke snížení hluku. Požadavek na snížení rychlosti je v přímém rozporu s cíli investiční činnosti Správy železnic, státní organizace, tj. zlepšování parametrů železniční infrastruktury. Traťový úsek Černošice – odb. Berounka je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního koridoru i hlavní transevropské sítě TEN-T, což mj. znamená požadavek na traťovou rychlost 100 km/h pro nákladní vlaky. Z důvodu silné osobní dopravy a sledu vlaků však bude reálně dosahovaná rychlost nákladních vlaků nižší: 90 km/h pro Nex a Pn a 60 km/h pro Mn. Současně se s těmito rychlostmi pracuje v hlukové studii.“

V dokumentaci musí zpracovatel provést posouzení na návrhové stavy předané investorem. V případě, že při respektování těchto stavů bude záměr z pohledu v tomto případě na akustickou situaci v území přijatelný, není v rámci procesu EIA důvod naříditi nižší hodnoty.

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic nejsou plošně navrhovány vysoké protihlukové stěny. Město Černošice považuje za pozitivní, že se k řešení problematiky hluku jsou použita některá další opatření, jako kolejnicové absorbéry hluku.

Město Černošice požaduje, aby byla v maximální možné míře použita všechna opatření k tlumení hluku (s výjimkou vysokých PHS) a aby byla zpracována do dokumentace, a to tak aby se hluková zátěž po provedené rekonstrukci co nejvíce blížila hygienickým limitům bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž i v úseku, kde tato korekce pro starou hlukovou zátěž má být použita. Město Černošice pro úplnost dodává, že z dokumentace není zřejmé, z jakých konkrétních důvodů (technických, legislativních, normových či metodických) nelze v daném úseku přistoupit k použití nízkých protihlukových stěn či nízkých protihlukových clon.

Požadavek na zpracování nové hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí je začleněn do podmínek návrhu stanoviska, včetně požadavku na variantní prověření vhodnosti jednotlivých druhů a typů protihlukové ochrany (a jejich kombinací) včetně prověření umístění protihlukových clon. Dále je požadavek doplněn doporučením na projednání jednotlivých typů opatření s Městem Černošice.

Dále je pak nutné zmínit, že v současné době umístění nízkých protihlukových clon upravuje Metodický pokyn pro navrhování, výstavbu a údržbu nízkých protihlukových clon schváleným generálním ředitelem SŽDC dne 15. 10. 2015 pod č. j.: S 41 608/2015-SŽDC-O13 s účinností od 1. 11. 2015. Jedná se o dvoukolejnou trať s osovou vzdáleností kolejí menší než 5,60 m, proto v souladu s čl. 10 metodického pokynu nelze umístit nízké protihlukové clony (NPC) mezi kolejemi. V souladu s čl. 11 lze jednostranné a oboustranné NPC u dvoukolejných tratí navrhnout pouze ojedinele za splnění podmínek v čl. 13.

Město Černošice uvádí komentáře jednotlivých PHS včetně případných požadavků na jejich technické řešení (architektonické posouzení, použití popínaví zeleně). Dále jsou komentována další technická opatření pro možné snížení hluku v území.

Uváděná řešení a požadavky budou posouzeny a prověřeny v požadované hlukové studii (viz předchozí komentář).

Měření vibrací ve dvou místech měření u stávající trati prokázalo dodržení hygienického limitu 81/78 dB v denní i noční době. V rámci optimalizace trati dojde k obnově železničního svršku i spodku, což samo o sobě přinese lepší funkci kolejové dráhy jako celku a snížení hodnot vibrací šířících se do okolí. V místech, kde dojde k přiblížení dráhy k obytné zástavbě v ulici Sadová, a dále v místech, kde trať vede v blízkosti chráněné zástavby v ulici Dr. Jánského byly přistoupeno k návrhu antivibračních rohoží, ale i v dalších lokalitách by vzhledem k optimalizaci trati z výše popsaných důvodů mělo dojít ke zlepšení oproti stávajícímu stavu, který není nadlimitní.

Kolejnicové absorbéry byly v lokalitě Černošice na předemětném úseku trati navrženy v úseku km 13,100 až po hranici katastru obce. Ve výpočtu výhledového stavu po optimalizaci trati je již zohledněno pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic s korekcí na modernizovanou jízdní dráhu, tzn. pravidelně udržovaná trať a pravidelné broušení kolejnic v souladu s metodikou Schall03 2014.

Rychlosti vlaků ve výhledovém stavu byly zohledněny dle údajů zaslaných dopravními technologi z příslušných odborů Správy železnic, státní organizace. Rychlost 40 km/h na

přeložce II/115 byla ve výpočtu zohledněna. Vzhledem k nízké rychlosti na přeložce II/115 nelze garantovat vysokou účinnost nízkohlučného povrchu.

Město Černošice musí důrazně odmítnout návrh na provedení oplocení řešeného úseku trati tak, jak je popisován na str. 98 dokumentace. Město Černošice nesouhlasí s navrhovaným provedením oplocení a požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Dále jsou uvedeny konkrétní požadavky na řešení jednotlivých připomínkovaných lokalit.

V rámci závazného stanoviska nelze nařídit konkrétní řešení a opatření, protože v této fázi procesu EIA nelze ověřit jejich účinnost. Toto bude provedeno ve výše požadované hlukové studii, v rámci následujícího stupně projektové přípravy, kdy bude mít město Černošice možnost se k navrženým protihlukovým opatřením a jejich technickému řešení opětovně vyjádřit.

Město Černošice poukazuje na následující rozpor v podkladech uvedených v akustické studii a dále uváděných ŽESNAD a požaduje vysvětlení. Akustické posouzení (Příloha 2 dokumentace EIA) bylo zpracováno na základě dopravních podkladů dodaných SŽDC.

Tato problematika byla podrobně projednána i na veřejném projednání záměru. Zástupce SŽ vysvětlil, že údaje o intenzitách vlaků, které byly použity v hlukové studii, jsou stanoveny SŽ na základě kapacitních možností železnice a jsou koordinovány i se zahraničím. Údaje ŽESNAD nelze proto považovat za oficiální platné údaje, které je potřeba procesu EIA používat. Aktualizace údajů o intenzitách dopravy bude opětovně provedena v rámci hlukové studie v projektu DUR.

Město požaduje realizaci navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů na životní prostředí dle kap. D.IV (str. 307 Dokumentace EIA), a to zejména zpracování podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu v úseku přeložky silnice II/115 a zpracování Projektů monitoringu životního prostředí.

Podrobný inženýrsko-geologický průzkum musí být v tomto případě automaticky na základě zákonných požadavků zpracován v rámci následujícího stupně projektové přípravy stavby, proto není v procesu EIA dále řešen. Požadavek na zpracování projektu monitoringu životního prostředí je začleněn do podmínek v návrhu stanoviska.

Město Černošice považuje za jediné dlouhodobě udržitelné řešení problematiky železniční dopravy v katastru města Černošice (a ostatních obcí na trati č. 171), zejména pak negativních dopadů provozu na životní prostředí, vybudování plnohodnotného přímého (tunelového) spojení mezi Prahou – Smíchov a Berounem, které by umožnilo přesunout dálkovou osobní a nákladní dopravu (jakožto největší zdroj hluku z železniční dopravy) mimo stávající trať v údolí řeky Berounky.

Vyjádření obsahuje obecné vyjádření, nelze z něj v tomto případě vyvozovat žádné závěry pro potřeby souhlasu či nesouhlasu s posuzovaným záměrem. Projektová příprava tunelu Praha – Beroun byla dle vyjádření zástupce SŽ na veřejném projednání záměru již zahájena, kdy dokončení realizace tohoto projektu se předpokládá přibližně v roce 2035.

Hlavní město Praha

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek doporučuje vrátit předloženou dokumentaci k dopracování vzhledem k následujícím nedostatkům. Při dopracování dokumentace by se měl zpracovatel zaměřit zejména na body 1), 5), 7), 8) a 13).

Požadavek byl vzat na vědomí. Z komentáře k níže uvedeným připomínkám je zřejmé, že vrácení dokumentace EIA k přepracování není považováno za účelné a smysluplné.

- 1) V příslušné kapitole dokumentace (D. I. 1) chybí jakékoliv vyhodnocení synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší (viz str. 15-16 dokumentace).

Kapitola D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví je uvedena na stránkách 206 – 209 dokumentace EIA. Na stránce 15 – 16 jsou uvedeny komentáře dosavadního průběhu procesu EIA a požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení. Problematika vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je zpracována ve zcela vyhovujícím rozsahu včetně synergických vlivů hluku.

- 2) U požadavku na snížení hlukové zátěže dokumentace uvádí formální postupy pro snížení provozních rychlostí po případném provedení záměru, místo posouzení vlivu snížení rychlosti jako subvarianty.

Upozornění bylo vzato na vědomí a zapracováno do podmínek stanoviska, kde je požadavek na zpracování hlukové studie v projektu DUR ve variantách. Nicméně v případě, že vlivy na akustickou situaci v území budou akceptovatelné a budou odsouhlaseny příslušnými hygienickými stanicemi při použití rychlostí požadovaných SŽ, nelze v rámci procesu EIA požadovat snížení návrhových rychlostí.

- 3) V dokumentaci nebyla prověřena některá z požadovaných protihlukových opatření, například nízké protihlukové clony a mezikolejové absorbéry. Odvolání na metodický pokyn u nízkých protihlukových stěn není dostatečné.

V současné době předpisy SŽ použití nízkých protihlukových clon na dvoukolejné trati nepovolují. Nicméně vhodnost jejich použití bude v hlukové studii, která je požadována v podmínkách návrhu stanoviska, prověřena a pokud se jejich účinek prokáže, bude muset investor zajistit výjimku pro jejich použití. Mezikolejové absorbéry byly již v dokumentaci navrženy.

- 4) Není zhodnocen vliv zeleně (a jejího odstranění) ve výpočtu akustické situace (viz str. 21 dokumentace).

Na stránce 21 je pouze uvedeno, že ve výpočtu akustické situace není vliv zeleně hodnocen v žádném posuzovaném stavu. Zejména v úseku mezi km 15,300 a 15,550 se jedná především o listnaté stromy, které v zimě opadávají, a nelze je tedy považovat za stálou ochranu před hlukem. Hluková studie tedy není vlivem přístupu k zeleni podhodnocena.

- 5) Nebyl upřesněn rozsah zásahu do mimolesní zeleně ani minimalizován rozsah její likvidace, resp. prověřena nezbytnost zásahu do mimolesní zeleně. Požadavek minimalizace tohoto zásahu není ani uveden v opatřeních v kap. D. IV dokumentace.

Rozsah ovlivnění mimolesní zeleně je podrobně řešen v dokumentaci EIA v kap. D. I. 7. 2. Vlivy na flóru, kde jsou i uvedena opatření, které povedou k minimalizaci kácené zeleně. Minimalizace rozsahu kácení zeleně je dnes standardně požadována, včetně upřednostnění ochrany stromů, v následných řízeních, která proběhnou ještě před začátkem výstavby. Tato problematika je tak v potřebném rozsahu řešena v rámci povoloovacího procesu stavby a není proto potřeba ji v tomto případě začlenit do podmínek stanoviska.

- 6) Nebyl doplněn požadovaný situační výkres přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100 (viz str. 23 dokumentace).

Dle vyjádření zpracovatele dokumentace zpracování situace v tak podrobném měřítku (1:100) není v souladu se stávajícími předpisy, nebylo proto projektanty zpracováno a nelze ho tak v procesu EIA použít. Vzhledem k charakteru záměru jsou doložené situace v dokumentaci EIA pro potřeby tohoto procesu EIA dostatečné.

- 7) Požadujeme, aby předložený záměr zahrnoval stavební připravenost pro novou železniční zastávku v úseku Radotín - Černošice a pro čtyřkolejnou trať v oblasti Praha – Radotín, včetně sloupů trakčního vedení a PHS.

Rozsah a podoba záměru, který je součástí dokumentace je zcela v pravomoci oznamovatele záměru, nelze tak v tomto případě požadovat rozšíření posuzovaného záměru.

- 8) U vlaků osobní dopravy požadujeme délkový normativ prodloužit na 220 m a k tomu upravit projekt včetně např. délky nástupních hran ve všech železničních stanicích a zastávkách.

Uvedený požadavek na technické řešení délky nástupních hran spadá do projektu pro územní rozhodnutí, protože neovlivňuje rozhodnutí o povolení či nedoporučení realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí, byl tak pouze vzat na vědomí.

- 9) Upozorňujeme, že při posuzování souladu stavby s platnou ÚPD je pro stavby na území hl. m. Prahy rozhodující vyjádření MHMP – odboru územního rozvoje.

Informace byla vzata na vědomí.

- 10) Z hlediska biologického průzkumu lze konstatovat, že jde o území s více přirozenými biokoridory přes železniční trať, a proto jsou namísto prostředky pro omezení úmrtnosti místních populací živočichů.

Ochrana místních populací živočichů je navržena v souladu s požadavky uvedenými ve specializovaných studiích, kde jsou i požadavky na omezení úmrtnosti živočichů.

- 11) Z hlediska ochrany biodiverzity konstatujeme, že původně šlo o plochy s doprovodnou zelení, proto požadujeme novou výsadbu zeleně v okolí stavby. Doporučujeme autochtonní dřeviny a ovocné stromy pro ptactvo.

Požadavek byl zapracován do podmínek v návrhu stanoviska. Předpokládaný rozsah náhradní výsadby je v dokumentaci EIA uveden, definitivní rozsah bude záviset i na rozsahu stanovené náhradní výsadby zeleně a bude podrobně zpracován v dalších stupních projektové dokumentace.

- 12) V rámci integrace stavby do krajiny je třeba se detailně zaměřit na hospodaření s vodou, snažit se o efektivní využití srážkové vody přímo v místě stavby, využití přírodě blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody.

Z poměrně podrobného popisu odvodnění uvedený u jednotlivých stavebních objektů v kap. B.I.6. je zřejmé, že vody jsou odváděny převážně do příkopů či drenážních trativodů s následným napojením na příkopy či vodní toky. Kanalizace jsou použity u silničních staveb převážně jen v zástavbě a v místech, kde jiné řešení by již nebylo účelné. Protože nelze z údajů uvedených v dokumentaci stanovit, zda jsou preferovány zatravněné příkopy, nebo jsou dna příkopů zpevněna betonovými žlabovkami, je tento požadavek zapracován do podmínek v návrhu stanoviska.

- 13) V dokumentaci zcela chybí skutečný vliv záměru na mitigaci změn klimatu. Bohužel i kapitoly B. II. 3 a B. II. 4, které jsou rozhodující pro vliv výstavby, obsahují jen minimum konkrétních údajů. Je třeba doplnit kvantifikaci množství, objemu a spotřeby pro jednotlivé komodity, resp. druhy energie a na základě toho stanovit hrubý odhad vyvolaných emisí skleníkových plynů.

Rozsah zpracování a hodnocení jednotlivých problematik v rámci procesu EIA má být vždy uzpůsoben účelu procesu EIA. To znamená prověření, zda hodnocený záměr je či není z pohledu vlivů na životní prostředí (při případné stanovení podmínek akceptovatelný či nikoliv). S ohledem na charakter záměru a účel procesu EIA se přepracování nepovažuje za účelné, rozsah zpracování vlivů na klima je dostatečný.

- 14) Pokud jde o adaptační opatření, bylo by vhodné další opatření realizovat v rámci výsadeb a také v oblasti zasakování srážkových vod, případně při zásahu proti svahové erozi v rámci ukončení stavby.

Požadavek byl zohledněn při stanovení podmínek.

- 15) V oznámení je zpracována kapitola popisující obecně geologické poměry v území plánované stavby. Konkrétní informace o geologických a hydrogeologických poměrech je třeba v dalším stupni projektové dokumentace detailně zpracovat v inženýrskogeologickém průzkumu.

Problematiky geologických a hydrogeologických poměrů je povinnou součástí následujících stupňů projektové přípravy staveb a v tomto případě není potřeba v rámci procesu EIA stanovovat žádné doplňující podmínky.

Městský úřad Černošice – odbor životního prostředí

Vodoprávní úřad považuje za důležité upozornit, že v místech, kde trať prochází ochranným pásmem vodního zdroje či v jeho bezprostřední blízkosti, je třeba aplikovat taková stavební opatření, která by v případě úniku závadných látek podle § 39 vodního zákona. Dále se v dokumentu odkazuje na staré Opatření obecné povahy o stanovení změny záplavového území vodního toku Berounka, ř. km 8,14 – 9,80. Podmínky závazného stanoviska „Věc: Souhlas dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona – stavba „Optimalizace trati odbočka Berounka – Karlštejn“ pod č.j. MUCE 44137/2019 OZP/V/Mar-ZS ze dne 10.7.2019 zůstávají i nadále v platnosti.

Stavební opatření pro případ úniku havarijních látek budou automaticky řešena v povolovacím procesu záměru. Odkaz na staré Opatření obecné povahy je chybou, nicméně tato chyba nemůže v tomto případě ovlivnit závěr procesu EIA, proto není nutné dokumentaci EIA z tohoto důvodu vracet k přepracování. Ostatní informace byly vzaty na vědomí a zohledněny při zpracování posudku.

Orgán ochrany ZPF uvádí, že předložený záměr předpokládá dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha a menší než 10 ha, je dle § 17a písm. j) zákona dotčeným správním úřadem Krajský úřad Středočeského kraje.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Orgán ochrany přírody, veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a státní správy lesů nemají k předložené dokumentaci připomínky nebo nepožadují posouzení dle zákona EIA.

Vyjádření byla vzata na vědomí.

Hygienická stanice hl. m. Prahy

Dokumentace k předmětnému záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci území hlavního města Prahy HSHMP nepředpokládá žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Magistrát hl. m. Prahy - odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nedochází k záboru zemědělského půdního fondu na území hlavního města Prahy, námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá připomínek. Dále upozorňují, kdo je kde příslušným úřadem k vydání závazného stanoviska ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska nakládání s odpady předloženému záměru nemá další připomínky.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska ochrany ovzduší upozorňuje, že v rámci následných stupňů projektové přípravy stavby požaduje navrhnout na území hlavního města Prahy opatření k minimalizaci prašnosti v souladu s „Metodickým pokynem odboru ochrany prostředí Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“. Dále je uvedeno 12 požadavků na ochranu kvality ovzduší při výstavbě.

Problematice opatření pro snížení prašnosti při výstavbě je v dokumentaci EIA věnována značná pozornost, opatření jsou i dle kap. B.I.6 zahrnuta již do vlastního projektu záměru. Požadavek byl zapracován do podmínek závazného stanoviska.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny – ve vyjádření se v závěru konstatuje, že je zapotřebí podat žádost o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů podle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“),

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska myslivosti – Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny. Upozorňujeme, že záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ bude procházet honitbou „Třebotov“.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska ochrany vod nemá k dokumentaci EIA v případě dodržení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. V případě upozornění na požadavky, které souvisejí s právními předpisy o ochraně vod, se odkazujeme na naše vyjádření k oznámení. Zejména pak v souvislosti s místy se zřetelnou kontaminací např. ropnými látkami (místa stání lokomotiv apod.) požadujeme v dalším stupni projektové přípravy doložit rozborů vzorků zemin a podzemních vod za účelem ověření jejich případné kontaminace příslušnému vodoprávnímu úřadu.

Problematiky možných kontaminací je v dokumentaci EIA řešena a bude dále automaticky řešena v navazujících stupních projektové přípravy stavby. Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny sděluje, že zůstává v platnosti jejich stanovisko, kterým byl vyloučen vliv na EVL a ptačí oblasti. Dále sděluje, že z hlediska zvláště chráněných území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka a jejich ochranných pásem a regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability nemá připomínky. Z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů Krajský úřad považuje provedené hodnocení vlivu záměru za dostatečné. Toto stanovisko je vydáváno pouze pro území v kompetenci Krajského úřadu, tedy mimo území hlavního města Prahy.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů uvádí, že se jedná o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_16

Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02. Při provádění stavebních činností je nutné uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností. Dále jsou některá opatření citována a popisována.

Problematicke opatření pro snížení prašnosti při výstavbě je v dokumentaci EIA věnována značná pozornost, opatření jsou i dle kap. B.I.6 zahrnuta již do vlastního projektu záměru. Požadavky na ochranu proti prašnosti jsou zapracovány do podmínek návrhu stanoviska.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů je v úvodu uveden rozsah záborů ZPF a upozornění, že bude nutné získat souhlas u příslušného orgánu ZPF. Dle předběžného posouzení zdejšího úřadu je záměr z hlediska ochrany ZPF podmíněně přípustný (viz výše). Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Z hlediska nakládání s odpady není proti uvedenému záměru námitek. Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

S dokumentací vlivů záměru souhlasí za podmínky, že dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení bude podrobně rozpracovávat protihluková opatření a v úseku s použitou starou hlukovou zátěží budou navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez využití této korekce hygienického limitu. Tato protihluková opatření budou zapracována do projektové dokumentace pro možnost zajištění protihlukových opatření (např. individuálních) na stejné úrovni ve všech lokalitách obce bez rozdílu. V lokalitě ulic Komenského a Sadová v okolí železniční trati ve staničení cca km 13,73,-14,089 je nutné prověřit možnost navýšení rozsahu protihlukových opatření před přistoupením k individuálním protihlukovým opatřením na jednotlivých objektech. Není přijatelné v místech s překročeným hygienickým limitem v roce 2000, které je akceptováno pouze za použití staré hlukové zátěže, obyvatele vystavovat nadále nadlimitním hladinám hluku a spokojit se s použitím korekcí, ač to zákona a nařízení vlády umožňuje.

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při stanovování podmínek závazného stanoviska. Podrobně bude problematika prověřena v hlukové studii v rámci projektu pro dokumentaci pro územní řízení.

Středočeský kraj

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo)“ za podmínky realizace opatření ke zmírnění vlivu na životní prostředí a lidské zdraví navržených v kapitole D, a doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace řešit opatření na ochranu přírody a krajiny (mosty a propustky) tak, aby byl minimalizován negativní vliv jejich konstrukce na migraci živočichů.

Vyjádření bylo vzato na vědomí.

Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s.

V připomínkách je vždy v úvodu problematiky uvedeno podrobné zhodnocení problematiky, které je následně shrnuto do požadavku. V následujícím textu jsou uvedeny podstaty požadavků, které byly v případě doplněny o i otázku v úvodu kapitoly.

Železniční doprava – Spolek požaduje použití intenzit nákladní dopravy založené na seriózní prognóze vývoje nákladní dopravy pro dokončený 3. TŽK, včetně kapacitního elektrifikovaného spojení Plzeň – Schwandorf pro rok 2040. Požaduje, aby intenzity dopravy nebyly v rozporu s dlouhodobě ŽESNAD deklarovaným počtem 60 vlaků za 24 h.

Na základě vyjádření nelze znevěrohodnit podklady o intenzitách železniční dopravy, které obdrželi zpracovatelé dokumentace EIA. Intenzity dopravy byly zástupci SŽ podrobně okomentovány a zdůvodněny na veřejném projednání záměru (viz zápis z veřejného projednání). Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do závazného stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

Silniční doprava – Požadují zahrnout do dopravního modelu pro rok 2040 také připravovaný nadjezd II/115 v Radotíně a podjezd II/115 v Řevnicích a z nich vyplývající zkrácení čekacích dob a další ztraktivnější trasy a toto ve studii jasně deklarovat. Dále pak požadují doplnit mapu výhledového dopravního modelu zahrnující podstatné trasy (tj. včetně např. Řevnice – Mníšek – Lahovice, Lety – Třebonice), ze které bude dostatečně zřejmé, jaká komunikační síť byla v modelu použita.

Zrušení přejezdu na silnici II/115 v Radotíně (součást záměru) je v dopravním modelu zahrnuto. Zrušení přejezdu v Řevnicích bude mít potenciální vliv pouze na vztahy Řevnice – Praha, které se dnes odehrávají po D4 a mohly by se v případě velké časové úspory přesunout na silnici II/115 přes Černošice. Dle analýzy dopravního modelu vyplývá, že:

- 1) Vztahy Řevnice – Radotín – Lahovice – centrum jsou ve výhledu vedeny po II/115. Na tuto trasu se přesunou všechny vztahy, které dnes (resp. v nulové variantě) jedou po D4.*
- 2) Zbývající vztahy Řevnice – Řitka a dále po D4 jsou vztahy, které u Zbraslavi najíždí na D0 směr Jesenice a nejedou dále po Strakonické do centra. Počet těchto vozidel je cca 320 za den. Takže i v případě větší časové úspory tato vozidla zůstanou na stejné trase po D4 a k přesunu na II/115 nedojde, protože trasa přes Radotín a s vracením se zpět na D0 bude vždy pomalejší. Navíc při intenzitě 320 vozidel za den je potenciální úspora zrušením přejezdu v celodenním průměru pouze v řádu několika jednotek sekund.*

Ve výhledovém dopravním modelu není obsažena přeložka silnice II/116 Řevnice – Mořina – Chýnice – Jinočany. Zprovoznění této stavby by vedlo k přesunu části vztahů na tuto přeložku, a tudíž k poklesu intenzit na silnici II/115.

Akustické posouzení – požadují:

1. Použít intenzity dopravy pro rok 2040 podle výše uvedených požadavků, zejména reálný a podložený počet nákladních vlaků.
2. V úseku přeložky II/115 v Černošicích doplnit také hlukové mapy pro hluk ze samotné silniční dopravy a samotné železniční dopravy.
3. V úseku přeložky II/115 v Černošicích doplnit příčné řezy s izofonami, včetně přilehlých nemovitostí v reálné výšce a to jak pro hluk ze samotné přeložky, samotné železnice tak pro součet hluku z přeložky a železnice.

4. Porovnat součet hluku ze železnice a silniční dopravy s limity pro silniční dopravu. Tento požadavek je v úvodu odůvodněn požadavkem v závěru zjišťovacího řízení.

5. Doplnit rodinný dům Komenského 2383, Černošice a rodinný dům na parcele 400/2 v k. ú. Černošice

1. K intenzitám železniční dopravy viz výše. Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do návrhu stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí a stavební povolení, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

2. a 3. Podrobné příčné řezy nebyly v rámci projektových dokumentací zpracovány, nicméně zpracovatel posudku obdržel vzorový příčný řez, který je v příloze posudku. Akustická situace v území pro jednotlivé zdroje hluku (provoz silniční, železniční dopravy) byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových bodů umístěných u chráněných staveb nacházejících se v bezprostředním okolí posuzovaného úseku trati a přeložky silnice II/115. Vyhodnocení pomocí kontrolních výpočtových bodů je standardním podkladem pro hodnocení akustické situace vůči hygienickému limitu. Hlukové mapy jsou jednou z forem výstupů akustického posouzení a prezentují spolupůsobení silniční a železniční dopravy. Z mapového výstupu je však i zřejmé ovlivnění pouze jedním zdrojem v případech dostatečné vzdálenosti zdrojů.

4. Informace byly v dokumentaci EIA a přílohách obsaženy, ale nebyla zpracována souhrnná přehledná tabulka. Zpracování této tabulky zpracovatel posudku vyžádal a je uvedena v příloze posudku.

5. Rodinný dům Komenského 2383 je ve výpočtovém modelu zahrnut (viz obrázky v akustickém posouzení a hlukové mapy), ale v době zpracování akustického posouzení nebyl v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům a neměl tak chráněný venkovní prostor stavby. Objekt na parcele 400/2 v k. ú. Černošice není k dnešnímu dni v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům. V souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, musí u těchto objektů zajistit stavebník ochranu proti případnému nadměrnému hluku ze stávajícího provozu železniční dopravy.

Individuální protihluková opatření - Nesouhlasí s řešením problematiky hluku použitím IPO. V odůvodnění je poukázáno na nutnost souhlasu majitelů nemovitostí, přičemž není jisté, že majitelé budou s tímto řešením souhlasit.

V případě návrhu IPO požaduje:

- detailně rozpracovat tzv. individuální protihlukové opatření (IPO) pro všechny objekty podobně jako bylo v rámci připomínek ke zjišťovacímu řízení požadováno Hygienickou stanicí hl. m. Prahy pro objektu Karlická 910/49.
- doložit oficiální právní dokumenty, které budou zahrnovat souhlasy vlastníků s provedením výše uvedených IPO podobně jako bylo v rámci připomínek ke zjišťovacímu řízení požadováno Hygienickou stanicí hl. m. Prahy pro objektu Karlická 910/49.

Je jednoznačné, že bez souhlasu majitelů nemovitostí nelze IPO realizovat. Investor nese plnou odpovědnost za možnost realizace IPO. Pokud by k dohodě nedošlo, musí investor zajistit splnění hygienických limitů jiným způsobem. Pro potřeby procesu EIA není nutné požadovat souhlasy vlastníků s provedením IPO a nejedná se tak o důvod vydat nesouhlasné stanovisko s realizací záměru.

Přeložka silnice II/115 v Černošicích - Nesouhlasí s umístěním přeložky silnice II/115 v souběhu s železniční tratí v zastavěném území Černošic. V odůvodnění upozorňují (s odkazem i na zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a rozsudky Nejvyššího

správního soudu) na to, že nelze do území přidat nový zdroj hluku, protože jsou v něm již dnes překročeny hlukové limity. Nesouhlasíme s umístěním přeložky silnice II/115 v souběhu s železniční tratí v zastavěném území Černošic.

Záměr musí být v rámci procesu EIA posouzen v rozsahu, v jakém byl předložen oznamovatelem a posouzen v dokumentaci EIA. V případě, že navržené řešení se v rámci posouzení prokáže jako akceptovatelné z pohledu vlivů na životní prostředí, není v tomto případě odůvodnitelné v procesu EIA požadovat změny některých řešení, v tomto případě změnu navržené přeložky silnice II/115.

Variantní řešení – i v souladu se závěry zjišťovacího řízení měly být zpracovány a posouzeny varianty vedení a technického řešení přeložky II/115. Odkaz na popis variantních řešení v kapitole B. I. 5 považují za nedostatečný, neboť tato kapitola obsahuje pouze podvarianty přeložky II/115 v Černošicích a neobsahuje variantu bez přeložky.

Požadují tak doplnit variantu se zachováním II/115 ve stávající stopě a citují výhody tohoto řešení. Dále požadují při návrhu přeložky použít tunel, který by měl menší negativní vlivy na hluk a ovzduší. Ve variantě s přeložkou II/115 v Černošicích prodloužit co nejvíce tunel (galerii) tak, aby fungoval jako protihlukový tunel pro co nejvíce obytných domů, minimálně od staničení přeložky km 0,250 po km 0,650.

V dokumentaci EIA je uvedeno vyjádření zpracovatele dokumentace – „Problematice variantního řešení přeložky II/115 v Černošicích se věnovala technická studie „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), technická studie přeložky II/115“ (SUDOP PRAHA, listopad 2016), která zohledňovala požadavky zástupců města Černošice. Na základě toho byly rozpracovány tři varianty řešení, které jsou popsány v kap B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Jako technicky realizovatelná a zároveň přijatelná varianta zástupci SŽ a zástupci města Černošice byla po předešlých projednáních před zahájením procesu EIA k dalšímu sledování doporučena varianta, která je předmětem předkládané dokumentace EIA.“ Z tohoto vyjádření plyne, že požadované prověření variant bylo zpracováno a projednáno i se zástupci města Černošice. Rozsah následujícího začlenění do dokumentace EIA v případě, že některé prověřené varianty byly po zpracování a projednání zamítnuty, neznamená nesplnění požadavku ve Zjišťovacím řízení.

V km 0,250 až po nyní navržené čelo galerie nelze galerii navrhnout z důvodu křížení přeložky silnice s pěším chodníkem od kostela k prodejně PENNY a z důvodu konfigurace terénu, kdy v km 0,390 sestupuje ke galerii další stávající pěší cesta. Galerie je tak navržena ve shodě s architektonickou studií p. arch. Štáfka zpracované z hlediska řešení veřejných prostranství pro město Černošice a byla by v případě prodloužení v rozporu s požadavky na prostupnost území pro pěší.

V km 0,568 (nyní navržený konec galerie) – km 0,650 je konfigurace terénu taková, že by galerie vystupovala vysoko nad terén a opět tvořila bariéru. Galerie je tak navržena ve shodě s architektonickou studií p. arch. Štáfka zpracovanou z hlediska řešení veřejných prostranství pro město Černošice a byla by v případě prodloužení v rozporu s požadavky na prostupnost území pro pěší.

Širší souvislosti – na trase již téměř dokončeného III. TŽK Schirnding – Mosty u Jablůnkova je v současnosti 151 úrovnových železničních přejezdů a v České republice neexistuje jiný případ budování nebo plánování podobného souběhu silnice a železnice obytnou zástavbou.

V rámci tohoto procesu EIA lze pouze uvedené konstatování vzít na vědomí.

Dokumentace neobsahuje řadu podkladů, které byly požadavkem závěru zjišťovacího řízení, citace str. 4 „V dokumentaci doplnit situační výkresy, v případě přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100, doplnit příčné řezy přeložky II/115 včetně přilehlých nemovitostí v reálné poloze a výšce, doplnit vizualizaci přeložky II/115, včetně pohledově nejexponovanějších míst.“

Zobrazení přeložky v kapitole D. I. 8 jsou naprosto nedostatečná a nelze je považovat za vizualizaci. Nutno podotknout že SŽ vizualizací přeložky disponuje a veřejně ji prezentovala a není tedy důvod, aby exponované pohledy nebyly doplněny a nestaly se součástí dokumentace.

Požadují

- Doplnit situační výkresy, v případě přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100
- Doplnit příčné řezy přeložky II/115 včetně přilehlých nemovitostí v reálné poloze a výšce.
- Doplnit vizualizaci přeložky II/115, včetně pohledově nejexponovanějších míst, tj.
 - ze severního konce nástupiště směr Praha.
 - z ptačí perspektivy východně od pologalerie
 - z km 13,8, kde uvažuje město Černošice v budoucnosti se zbudováním lávky.

Zpracovatel dokumentace EIA v komentáři připomínek k oznámení a k požadavku na zpracování situace II/115 v měřítku 1:100 uvedl, že takto podrobné řešení není dle požadavků na rozsah projektu DUR potřeba, a proto nebylo projektanty zpracováno a nemohlo být tudíž přiloženo do dokumentace EIA. Tuto informaci potvrzuje také zpracovatel posudku. Pro potřeby vydání závazného stanoviska nejsou požadovány uvedené situace ani vizualizace.

Obecně z pohledu účelu procesu EIA, kde se rozhoduje o možnosti realizace záměrů z pohledu jeho vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel, není doložení výše požadovaných výkresů v tomto případě nezbytně potřeba, a není tak přijatelné vracet dokumentaci z tohoto důvodu k přepracování, ani nedoporučit záměr k realizaci. Za důležité považujeme doložení vztahu mezi přeložkou silnice II/115 v galerii a sousedících soukromých pozemků. Zpracovatel posudku obdržel vzorový řez tohoto prostorového uspořádání, je tak přílohou posudku.

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích

V úvodu je uvedeno, že spolek nesouhlasí s obsahem dokumentace EIA a požaduje její vrácení k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z přehledu nedostatků, nejasností, rozporů popsaných dále v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant.

Z komentářů dále uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování, přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl doporučen k realizaci. Nezpracování variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

1.Chybné uplatnění korekce hlukových limitů. V připomínce je uvedeno odůvodnění nesprávného použití SHZ zpracovatelem dokumentace EIA. Spolek požaduje, aby trať po optimalizaci splnila hlukové (hygienické) limity bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., neboť uplatnění korekce není v souladu s platnou legislativou (dochází ke změně při výškovém i směrovém vedení železniční tratí).

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického

posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. KHSSK ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ ve vyjádření k dokumentaci EIA požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

MŽP OVSS I neshledalo postup hygienické stanice při použití SHZ vadný – obecně je tato záležitost v kompetenci hygienických stanic, které postupují v souladu s platnou legislativou. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku a výsledků veřejného projednání je do podmínek závazného stanoviska zapracován požadavek na další prověření možností protihlukových opatření, a to především ve spolupráci s městem Černošice, veřejností a příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Obecně se pak toto závazné stanovisko již vlivem záměru na hlukovou situaci a použitím SHZ při určení limitních hodnot hlukové zátěže na území města Černošice zabývalo výše.

2. Spolek požaduje, aby byla zvolena primárně veškerá jiná protihluková opatření než IPO, aby byla zvolena opatření, která zajistí splnění limitů bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž a současně budou působit proti vzniku hluku u jeho zdroje (tj. zejména nízké protihlukové stěny, bokovnice, pryžové výstelky pod patou kolejnice, antivibrační rohož na dno šterkového lože, broušení kolejnic dle předem známého harmonogramu, atd. nevyhovující řešení jsou prezentována na objektu ul. Zdeňka Lhoty čp. 463.

U objektů v ul. Zdeňka Lhoty čp. 463 a Dr. Janského čp. 1095 není ve výhledových stavech se záměrem překročen hygienický limit staré hlukové zátěže ani z provozu železniční dopravy, ani z provozu silniční dopravy.

Součástí optimalizace trati jsou dostupná opatření vedoucí ke zlepšení akustické situace – obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorbérů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace. Požadavek na prověření různých protihlukových opatření je zapracován do podmínek návrhu stanoviska v hlukové studii pro DUR.

3. V připomínce je podrobné odůvodnění, proč je uplatnění SHZ v Černošicích použito nesprávně. Podle spolku postupoval zpracovatel projektového záměru na základě chybného vyhodnocení a z toho vyplývajícího chybného uplatnění hygienického limitu SHZ. Podle spolku postupovala KHSSK nesprávným způsobem a požaduje přepracování dokumentace EIA v intravilánu města Černošice s ohledem na výše uvedené, a tedy uvedení do souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 131S/2013.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. KHSSK ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ ve vyjádření k dokumentaci EIA požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

4. V požadavku jsou připomínky k intenzitám železniční dopravy – Spolek konstatuje, že vzhledem k tomu, že zpracovatel dokumentace EIA nepodal dodatečné relevantní informace či důkaz o relevanci tohoto zásadního parametru, požaduje doplnění/ přepracování předložené dokumentace EIA.

Na základě vyjádření nelze znevěrohodnit podklady o intenzitách železniční dopravy, které obdrželi zpracovatelé dokumentace EIA. Intenzity dopravy byly zástupci SŽ podrobně okomentovány a zdůvodněny na veřejném projednání záměru (viz zápis z veřejného projednání). Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do závazného stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

5. Spolek v připomíncech ke zjišťovacímu řízení uvedl, že v hlukové studii není zohledněn významný faktor přesunu nákladní dopravy více do nočních hodin. Spolek požaduje doložení výše uvedených tvrzení zpracovatele dokumentace EIA vč. přesného grafikonu nákladních vlaků (den/noc) a předpokládaný průjezdný profil a ložná míra vlakových souprav.

K tomuto požadavku lze pouze konstatovat, že nelze znevěrohodnit podklady od SŽ a požadovat použití jiných intenzit. Tato problematika je i podrobně vysvětlena v komentáři připomínky v dokumentaci EIA na str. 45-47.

6. Spolek v připomíncech ke zjišťovacímu řízení uvedl, že nesouhlasí s IPO v navržené podobě a požaduje, aby v dokumentaci bylo doplněno, jakým způsobem bude hluk omezen pro vlastníky, kteří nabídku IPO odmítnou. Dále požaduje navržení dalších protihlukových opatření, a to i v místech, kde k překročení hygienického limitu hluku dochází také z provozu silniční dopravy a také přesné vyčíslení počtu těchto zasažených domácností, neboť v případě, že je takto označena např. nemovitost čp. 1085, lze předpokládat, že stejného hluku bude dosahováno také v případě dalších nemovitostí v ulici Dr. Janského.

V případě, že se investorovi nepodaří zajistit realizaci individuální ochrany proti hluku, bude muset učinit jiná opatření, která budou příslušnou hygienickou stanicí schválena. Obecně je krajním důsledkem nerealizace záměru.

Požadované prověření dalších protihlukových opatření je začleněno do podmínky v návrhu stanoviska – bude provedeno v hlukové studii v projektu DUR.

7. Spolek požaduje přepracování podkladového materiálu o dopravních intenzitách do skutečných čísel, a to i ohledem na prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské. Upozorňují na zvýšené riziko havárií v důsledku zvýšení intenzit dopravy a s ohledem na stávající charakter komunikace a možný dopad na provoz cyklostezky. Spolek dále požaduje synergické posouzení hluku v daném úseku a posouzení všech bezpečnostních rizik v ulici Zdeňka Lhoty s přihlédnutím k tomu, že komunikace je v mnoha úsecích tak úzká, že nedovoluje průjezd dvou automobilů vedle sebe

Po zrušení úrovňového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolízí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá. Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení

musí být standardně řešeno v rámci navazujícího procesu povolování výstavby včetně dodržení bezpečnosti provozu a není proto v procesu EIA potřeba tuto problematiku dále řešit. Nadto je nutné uvést, že bezpečnost silničního provozu, stejně tak prostupnost pro pěší či cyklisty není náplní procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení, proces EIA řeší vliv uvedené stavby na životní prostředí a veřejné zdraví výhradně z pohledu environmentálního.

8. Spolek v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že se díky znalosti místních poměrů neztotožňuje s přínosem prodloužení ulice Zdeňka Lhoty a její napojení přes soukromé pozemky na ulici Radotínskou. Spolek konstatuje, že je stále nedostatečně vysvětlen vliv vybudování předmětného prodloužení nejen pro nemovitosti v bezprostřední blízkosti prodloužení, ale i v celém úseku ulice Zdeňka Lhoty. V hlukové studii není zpracována parciální hluková studie věnující se tomuto prodloužení. V předložené dokumentaci není vyhodnoceno bezpečnostní riziko obyvatel, kteří nyní využívají přejezd v Kazínské ulici. Spolek opětovně zdůrazňuje, že vlivem zrušení přejezdu ústícího do Kazínské ulice se výrazně zhorší bezpečnostní situace zde bydlících obyvatel, bezpečnostní riziko v lokalitě výrazně stoupne. Spolek požaduje nové a pečlivé přepracování dokumentace EIA ve výše uvedené oblasti.

Problematika bezpečnosti provozu, vlivu technických řešení a povodňové situace a další obdobné stavy musí být obecně řešena v rámci dalšího povolovacího procesu realizace záměru. Problematiky bezpečnosti provozu, stejně tak prostupnost pro pěší či cyklisty není náplní procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení, proces EIA řeší vliv uvedené stavby na životní prostředí a veřejné zdraví výhradně z pohledu environmentálního.

9. Spolek v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že v předložené hlukové studii je nedostatečně vysvětlen důsledek avizované demolice domu čp. 477 v ulici Zdeňka Lhoty. Spolek považuje vysvětlení k hlukovému zatížení v dané lokalitě za nedostatečně zpracované, neboť nebyly vzaty v úvahu všechny nové zdroje hluku. Nadto po zbourání domu čp. 477 plánuje město Černošice stávající komunikaci narovnat, což umožní zvýšení rychlosti v dané lokalitě.

Odstranění hradla Kazín čp. 477 je ve výpočtu akustické situace zohledněno jak v kontrolních výpočtových bodech, tak v hlukových mapách, konkrétně mapy č. 5, 6, 9 a 10. V nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb, které jsou v současnosti hradlem částečně akusticky odstíněny, dochází i po odstranění hradla zásluhou optimalizace trati, jejíž součástí je obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorbérů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace.

Závazné stanovisko obsahuje podmínku, která určuje, že v rámci nové hlukové studie v projektu DUR budou posouzeny i další opatření proti hluku a současně bude opětovně posouzena i komentována lokalita.

10. Spolek shledal, že ve zpracované dokumentaci EIA není explicitně řešen vliv projektu na obytné domy čp. 69 a čp. 67 a to v souvislosti s plánovaným prodloužením ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské, úpravou staničních budov a zvýšením intenzit provozu na ulici 11/115.

V Akustické studii bylo provedeno posouzení pro celé přilehlé okolí záměru. Pro detailní hodnocení se vždy vybírají body a objekty, které mohou být významně ovlivněny, nebo kde hrozí nedodržení hygienických limitů. Objekt č.p. 69 a 67 ve vybraných objektech není. Nicméně z hlukových map je zřejmé, že objekty byly posouzeny a že po realizaci záměru dojde ke zlepšení akustické situace v jejich okolí. Konkrétní hodnoty a výřezy z hlukových map jsou zpracovány v posudku na str. 85.

Vliv přeložky II/115 byl dostatečně vyhodnocena v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se v okolí plánované přeložky. Provoz čistě na nových částech přeložky II/115 je v kapitole 7.3.1 akustického posouzení hodnocen vůči hygienickému limitu 60/50 dB (den/noc), korekce SHZ z vlivu silniční dopravy zde uplatněna není. Z výsledků je zřejmé, že nedochází k překročení tohoto hygienického limitu.

11. Limity s korekcí pro starou hlukovou zátěž se mohou dle § 12 odstavce (5) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. uplatnit pouze pro případ, kdy se provádí údržba a rekonstrukce železničních drah. V úseku průtahu Černošic, ale i dalších úseků tratě, se tak nejedná o rekonstrukci, ale o stavbu novou, a proto nelze uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž.

Ze zpracované hlukové studie je zřejmé, že lze v tomto případě použít SHZ, tuto skutečnost potvrdila i příslušná hygienická stanice. Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. KHSSK ve vyjádření č. j. KHSSK 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námítky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ ve vyjádření k dokumentaci EIA požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

12. Korekce pro starou hlukovou zátěž (SHZ) není legálně povolena jako permanentní řešení. Použití limitů pro starou hlukovou zátěž může, podle stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR (stanovisko MZ k návrhům a připomínkám podaných veřejností v souvislosti s novelou NV 272/2011 Sb., strana 17, Příloha 1), být pouze řešení dočasné.

MŽP OVSS I neshledalo postup hygienické stanice při použití SHZ vadný – obecně je tato záležitost v kompetenci hygienických stanic, které postupují v souladu s platnou legislativou. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

13. Protože se vzrůstající rychlostí dochází k nárůstu emisí hluku (orientačně 10 km na rychlosti přidá ca 1 dB na hluku.) a navýšení hlukové zátěže po optimalizaci trati v Černošicích, požadujeme, aby návrhová rychlost pro osobní dopravu během dne nepřekročila 105 km/h a pro nákladní dopravu během dne nepřekročila 90 km/h. Protože hluk z nákladní železniční dopravy je velmi obtěžující a největší problém v noci, požadujeme, aby návrhová rychlost pro nákladní dopravu během noci nepřekročila, byla omezena na 60 km/h.

Požadavek na návrhové rychlosti vychází z požadavku SŽ. V případě, že v hlukové studii, kterou je požadováno zpracovat v rámci projektu DUR se prokáže, že lze splnit požadované hygienické limity, tak není odůvodnitelné požadovat nižší návrhové rychlosti. Případné snížení rychlostí může být jedním z prověřovaných opatření v hlukové studii v projektu DUR.

Rozpory v dokumentaci u klíčových parametrů a informací – Spolek uvádí, že opětovně upozorňuje na rozpor v dokumentaci týkající se hygienických limitů. V Radotíně je místo limitu SHZ uznán jen základní limit navýšený o 5 dB, zatímco v Černošicích je limit SHZ pro posouzení použit. Spolek proto důrazně žádá, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno rovně. Z dokumentace není zcela jasné, jaká protihluková opatření budou použita a kde. Spolek požaduje u SO 04-66-01 oplocení, aby oplocení podle typu C bylo provedeno v celé délce průtahu Černošic a neprováděl se typ A drátěné pletivo. Spolek zdůrazňuje nesouhlas s uvedením

nepodložených klíčových informací. Není pravda, že by mělo být 100 % vlaků kategorie rychlík, expres a osobní vybaveno kotoučovými brzdami.

Dle sdělení zástupce hygienické stanice Praha je limit 65/60 dB uplatněn na této trati již od roku 2012 a hygienická stanice na jeho splnění trvá. Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku a v závazném stanovisku. KHSSK ve svém vyjádření neuvádí žádný číselný limit nižší než limit pro SHZ. V podmínkách závazného stanoviska je požadavek na zpracování hlukové studie v rámci projektu DUR, v té kromě jiného požadovaného dojde i k aktualizaci všech vstupních údajů, jak o intenzitách provozu, tak technickém vybavení vlaků.

MŽP OVSS I neshledalo postup hygienické stanice při použití SHZ vadný – obecně je tato záležitost v kompetenci hygienických stanic, které postupují v souladu s platnou legislativou. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Spolek považuje za nepřijatelné, aby byla projektována protihluková opatření v návaznosti na „stanoviska obcí a existující memorandum“, které nechce realizaci PHS. Dále upozorňují na nutnost realizaci IPO, bez nichž nelze při nerealizaci dostatečných PHS požadované limity splnit.

Oznamovatel navrhuje předmětný záměr v takové podobě, v jaké předpokládá možnost realizace. Pokud tak existence již zmíněného memoranda vylučuje realizaci vysokých protihlukových stěn, předložený záměr se tímto řídí. Obecně je pak záměr posuzován v takové podobě, v jaké byl předložen k posuzování. Memorandum samozřejmě není závazný a rozhodující pro ochranu obyvatel proti hluku a v případě ochrany zdraví obyvatel je klíčové především stanovisko příslušné hygienické stanice, a to včetně možnosti realizace IPO.

Spolek poukázal v reakci na podklady ke zjišťovacímu řízení na existenci rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 As 135/2011 z 30.1. 2012, ze kterého mj. vyplývá, že stavba nesmí být bez dalšího automaticky umístěna do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo. Spolek shledává vyjádření v dokumentaci EIA, že ve velké části území dojde ke zlepšení akustické situace, za nedostatečné. Požaduje, aby zpracovatel dokumentace jasně určil objekty, u kterých nebudou dodrženy hlukové limity a aby při projektování protihlukových opatření využil všechna dostupná protihluková opatření bez výjimky, aby byl zcela eliminována existence objektů, u kterých nebude dodržen platný hlukový limit.

V rámci zpracování posudku byla problematika požadavků obce na PHS projednána jak se zástupci obce, tak s občany a zástupci spolků. Po porovnání zaslanych požadavků po veřejném projednání lze konstatovat, že požadavky občanů a obce se v mnoha případech téměř shodují. Problematika bude prověřena v požadované hlukové studii, kde je i doporučení na zpracovatele hlukové studie, aby provedl konzultace jak se zástupci obce, tak občanů.

Spolek považuje příslib pravidelné údržby tratí – viz komentář zpracovatele dokumentace EIA, např. str. 54: „trať bude pravidelně udržována a kolejnice budou pravidelně broušeny“. Toto spolek považuje za nepodložené přání. Místo nepodložených informací o údržbě tratí požaduje spolek projektování takových protihlukových opatření, které zajistí ochranu dotčených obyvatel i případě, že finanční prostředky na nezbytnou údržbu nebudou k dispozici v potřebném objemu.

Problematika bude prověřena v požadované hlukové studii v DUR. Při každém posouzení je nutné vycházet z předpokladu, že budou dodržována předpisy požadovaná opatření – to se týká jak železnice, tak komunikací atd.

V hlukové studii není zohledněno zvětšení průjezdního profilu a ložné míry. Rekonstrukce tratí s sebou přinese zvětšení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC-GC a taktéž přesun do vyšší třídy zatížitelnosti D 4. To znamená, že v důsledku rekonstrukce tratí, po ní budou jezdit větší a těžší nákladní vlaky, které jsou standardem v NSR, ale dnes s ohledem na současný stav tratí po ní jezdit nemohou.

Zvětšení průjezdního profilu vlakových souprav a zvětšení ložné míry vlakových souprav bylo zohledněno ve vstupních dopravních datech, které poskytla SŽ a které byly následně vyhodnoceny v Akustickém posouzení. Problematika bude opětovně prověřena v požadované hlukové studii v DUR.

V případě použití benevolentních limitů s korekcí pro SHZ nebudou při optimalizaci použity technologie, se kterými bylo možno dosáhnout nižší hlukové zátěže a tento stav zde zůstane zakonzervován na mnoho dalších desetiletí a znemožní to případná pozdější dodatečná opatření. Když už se trať optimalizuje měla by se postavit taková, aby vyhověla a měla rezervu v plnění hlukových limitů.

V rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí byl vyhodnocen vliv záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel v takové podobě, v jaké byl záměr předložen oznamovatelem. Součástí bylo také vyhodnocení hlukové zátěže v předmětné lokalitě. MŽP OVSS I neshledalo postup hygienické stanice při použití SHZ vadný – obecně je tato záležitost v kompetenci hygienických stanic, které postupují v souladu s platnou legislativou. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Dále je v závěru vyjádření přiloženo 5 příloh – Výklad Ministerstva zdravotnictví k pojmu stará hluková zátěž, Objem železniční dopravy dle statistik SŽDC, Grafikon vlakové dopravy, Objem současné vlakové dopravy v noční dobu a Vyhodnocení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb dle protokolu z měření firmy Kvinting.

Tyto přílohy mají doložit informace a argumenty pro problematiky připomínkové ve vyjádření. S ohledem na předchozí komentáře a potřeby tohoto procesu EIA není účelné je samostatně dále komentovat.

Veřejnost - J.B.

Nesouhlasí se zrušením úrovněového přejezdu v žkm 14,1 a vybudováním přeložky II/115 v Černošicích žkm 13,790 - 13,980. Upozorňuje na vytvoření zcela nového zdroje hluku od více jak 15000 aut/den a s tím spojené negativní dopady na životní prostředí (faunu a flóru) a obyvatele. V důsledku takového množství aut může dojít i k poškození objektů vibracemi a ke vzniku sesuvů. V dokumentaci EIA nejsou dostatečně vypořádány připomínky k vlivu na objekt č.p.69. Není zpracován synergický vliv železniční a silniční dopravy. Protože se jedná o nový zdroj hluku požaduje nepoužívat limity SHZ.

V Akustické studii bylo provedeno posouzení pro celé přilehlé okolí záměru. Pro detailní hodnocení se vždy vybírají body a objekty, které mohou být významně ovlivněny, nebo kde hrozí nedodržení hygienických limitů. Objekt č.p. 69 ve vybraných objektech není. Nicméně v posudku na str. 89 je z výřezů z hlukových map zřejmé, že objekt byl posouzen a že po realizaci záměru dojde ke zlepšení akustické situace v jeho okolí. Na výřezech lze vidět, že objekt se posune ze světle zelené na rozhraní světle a sytě zelené. V chráněném venkovním prostoru stavby objektu čp. 69 v Černošicích je hygienický limit hluku z provozu železniční dopravy na dráhách 70/65 dB (den/noc) a z provozu silniční dopravy 60/50 dB (den/noc). Při kumulaci hluku z provozu železniční a silniční dopravy se objekt čp. 69 v roce 2026 i v roce 2040 ve stavu se záměrem v denní době nachází v pásmu LAeq,T = 55–60 dB a v noční době v pásmu LAeq,T = 50–55 dB.

Vliv přeložky II/115 byl dostatečně vyhodnocen v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se v okolí plánované přeložky. Provoz čistě na nových částech přeložky II/115 je v kapitole 7.3.1 akustického posouzení hodnocen vůči hygienickému limitu 60/50 dB (den/noc), korekce SHZ z vlivu silniční dopravy zde uplatněna není. Z výsledků je zřejmé, že nedochází k překročení tohoto hygienického limitu.

Obecně se pak toto závazné stanovisko již vlivem záměru na hlukovou situaci a použitím SHZ při určení limitních hodnot hlukové zátěže zabývalo výše.

Nesouhlasí se zrušením úrovnového přejezdu v žkm 14,199 a vybudováním přeložky propojující ulice Kazínská – Radotínská. Obyvatelé oblasti pod tratí budou dopravně odříznuti od zbytku obce, což je nepřipustné zejména v případě mimořádných situací. V podchodu budou hrozit kolize chodců s cyklisty zejména s uváděným zrušením chodníku, naroste automobilová doprava v této lokalitě, argument, že tuto spojku mezi Radotínskou a Zdenka Lhoty nebudou běžně užívat řidiči ke zkrácení cesty je zcela lichý. Znovu opakuje, že z těchto důvodů nesouhlasí s využitím svých pozemků výše uvedených pro realizaci předmětného záměru. K tomu dodává, že je ohrožena starobylá lípa, která je dominantou tamního území.

Zrušení přejezdu v žkm 14,1 vyžaduje výstavbu propojení ulice Kazínská-Radotínská, aby byla zachována možnost odjezdu z této lokality severním směrem na Prahu a obyvatelé nebyli od dalších částí obce odříznuti. Kdyby zůstal v provozu přejezd v žkm 14,1, docházelo by pravděpodobně k situaci, která je v připomínce popisována – řidiči by mohly tuto trasu využívat místo trasy po nové přeložce II/115, čímž by do lokality okolo ulice Zdeňka Lhoty byla vnášena vyšší doprava, než v případě navrhovaném v záměru. Nový přejezd (nikoliv podjezd) v žkm 14,1 bude určen pro pěší a cyklisty a bude dále využíván pro složky IZS. Zamezení průjezdu veřejné silniční dopravy přes přejezd pomocí výsuvných sloupků považuje MŽP OVSS I za plně dostatečné, aby k využití tohoto přejezdu veřejnou dopravou nemohlo docházet. Nové propojení mezi ulicemi Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů.

V rámci procesu EIA se posuzují vlivy předloženého záměru na životní prostředí. Pokud vycházejí vlivy záměru za stanovených podmínek na životní prostředí akceptovatelné, není odůvodnitelné zcela změnit koncepci záměru – zde požadované zrušení přeložky II/115 a zachování přejezdu v žkm 14,1 a 14,199 v provozu.

Případné zásahy či vlivy na starobylou lípu budou stejně, jako na všechny stromy, které podléhají příslušným povolením pro kácení, podrobně posouzeny v rámci další projektové přípravy záměru. Standardní požadovaný přístup je minimalizovat nejen kácení, ale také i negativní ovlivnění stromů, a to zvláště stromů tohoto druhu. V rámci procesu EIA není proto důvod předem zakázat jakékoliv možné ovlivnění tohoto stromu. Co se týče zásahu do vlastnického práva k daným pozemkům, pak je třeba konstatovat, že soukromoprávní otázky nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

Na závěr uvádí, že předložená dokumentace není dostatečně zpracovaná. Dostupná obrazová část je málo detailní – ani při zvětšení nelze vyčíst žádné detaily, takže se nemůže s důležitými údaji seznámit. Proto žádá o její přepracování.

Souhlasíme s tím, že některé výkresové přílohy jsou málo přehledné. Jedná se o standardní problém u liniových staveb, kdy v přehledných situacích je uvedeno málo informací, obvykle jsou využity jen jako informace o trasovém vedení záměru a podrobné nelze do digitálních výstupů přiložit s ohledem na možné velikosti souborů v detailním rozlišení. Za nedostatečné, kde nelze nijak přečíst některá čísla, považujeme údaje o dopravních intenzitách na komunikacích. Proto si zpracovatel posudku tyto údaje nechal od oznamovatele doložit a jsou ve vybraném rozsahu uvedeny v příloze posudku.

Tímto žádá, aby byla dokumentace EIA ve smyslu § 8 odst. 5 zákona EIA vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant

řešení optimalizace. Proto nesouhlasí s obsahem předložené dokumentace EIA, a je přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Veřejnost - M.Z.

Nesouhlasí s plánovaným dočasným zábořem svých pozemků.

Problematika záboru soukromých pozemků není předmětem posuzování v rámci procesu EIA, Proto není vyjádření podrobně komentováno, pouze bylo vzato na vědomí.

Úvodní část vyjádření – vyjadřuje svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází jeho nemovitost. Dále uvádí výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření, která byla realizována (výměna koleje, broušení kolejí aj) byl jen krátkodobý. Chápe stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Je tedy naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Důrazně proto žádá, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice - Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. KHSSK se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSK 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické stanice.

Současně ale KHSSK požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto jsou v dokumentaci EIA upřednostňována jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHSSK.

Při akustickém posouzení bylo vycházeno z celé řady dat, mj. i z měření v roce 2020 v Černošicích. Akustické posouzení v rámci procesu EIA nemá stanovenou konkrétní podobu a pro účely procesu EIA je akustické posouzení v této podobě dostačující. V rámci navazujících řízení bude probíhat další akustické hodnocení záměru, které musí mít již podrobnější náležitosti, vč. aktuálnosti dat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku a výsledků veřejného projednání je do podmínek závazného stanoviska zapracován požadavek na další prověření možností protihlukových opatření, a to především ve spolupráci s městem Černošice, veřejností a příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Obecně se pak toto závazné stanovisko již vlivem

záměru na hlukovou situaci a použitím SHZ při určení limitních hodnot hlukové zátěže na území města Černošice zabývalo výše.

Nesouhlasí s odstraněním nemovitosti čp. 477 bez náhrady. Nesouhlasí s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbariérového propojení. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované oplocení vnímá jako nedostatečné, a to i z bezpečnostního hlediska. Žádá proto o přepracování dokumentace.

Souhlas s demolicí tohoto objektu bez náhrady je obecně v pravomoci majitele objektu, což je v tomto případě Česká republika a právo hospodařit má Správa železnic, státní organizace. Do jejího rozhodnutí nelze v rámci procesu EIA zasahovat.

I po odstranění nemovitosti Zdeňka Lhoty čp. 477, Černošice, dochází v chráněném venkov-ním prostoru stavby čp. 1397 vlivem optimalizace trati ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez optimalizace, a to ve výhledovém roce 2026 až o 2,1 dB v denní době a 1,5 dB v noční době a ve výhledovém roce 2040 až o 2,6 dB v denní době a o 2,2 dB v noční době.

Nové propojení mezi ulicí Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu.

Problematika bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích a v blízkosti železnice bude v tomto případě v dostatečném rozsahu muset být řešena v následujících projektové přípravě stavby, a proto není potřeba ji v procesu EIA v tomto případě řešit.

Tímto žádám, aby dokumentace EIA byla ve smyslu § 8 odst. 5 zákona EIA vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasí s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčena, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Veřejnost - J.O.V.L.

Při studování hlukové studie, která je součástí předmětného projektového záměru jsem zjistil, že byl aplikován nerovný přístup při akustickém posouzení a následném uplatnění hygienických limitů pro konkrétní úseky. V případě lokality na území hl. města Prahy bylo vycházeno při stanovování hlukového limitu z akustické studie společnosti ATEM z roku 2016. V případě úseku Černošic však při stanovování hlukového limitu bylo vycházeno z akustické studie vypracované v roce 2019, tedy v době, kdy, jak bylo konstatováno, přechodně došlo ke zlepšení akustické situace. Proto tímto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice – viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Úvodní část vyjádření je shodná s úvodní částí vyjádření zástupce veřejnosti – p. M.Z., jejíž vypořádání proběhlo výše na straně 41.

Dále bych chtěl uvést, že institut SHZ byl zaveden v analogii s jinými starými ekologickými zátěžemi proto, aby bylo možno dočasně a za stanovených podmínek právně legalizovat nadlimitní stav, který vznikl v podstatě historicky a spontánně. SHZ lze uplatnit pouze pro případy, kdy je železniční trať vedena v původním směrovém a výškovém vedení, z čehož vyplývá, že rozdíl nesmí být žádný, nikoliv „minimální“ nebo „nejvýraznější“.

Potvrzení o správném využití limitu pro SHZ je odůvodněno výše.

Jsem rovněž seznámen se stanoviskem místních samospráv a starostů, kteří se v tzv. memorandu vyjádřili proti plošnému využití PHS v dané lokalitě. Při plánování tak strategické trati je nutné současně hledět na kvalitu života dotčených obyvatel. Apeluji proto na to, aby byla naprojektována taková protihluková opatření, která dlouhodobě výrazně sníží hlukové zatížení v městě Černošice.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje. V rámci zpracování posudku byla problematika protihlukových opatření se zástupci města Černošice a i se zástupci veřejnosti několikrát konzultována a výsledky jednání byly zohledněny v požadavku na zpracování podrobné hlukové studie v rámci projektu DUR.

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, Jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Z hlediska hluku považujeme za efektivnější zpracovat hlukovou studii v rámci další projektové přípravy stavby, kdy bude jednak možné aktualizovat údaje o vstupních parametrech pro výpočet (intenzity dopravy atd.) a současně navrhnout komplex opatření i s ohledem na to, v jakém rozsahu se podaří s majiteli nemovitostí projednat a odsouhlasit rozsah individuálních protihlukových opatření (IPO). Bez znalosti definitivního rozsahu IPO nelze ve fázi zpracování EIA správně a v potřebné účinnosti navrhnout definitivní protihluková opatření. Tento požadavek je i v souladu s požadavkem KHS Středočeského kraje.

Veřejnost - M.P.

Vyjadřuje svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází moje nemovitost. Dále komentuje výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobý. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidské-ho zdraví za důležitější. Je tedy pro mne naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z

doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice – Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice – Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice – viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Úvodní část vyjádření je shodná s úvodní částí vyjádření zástupce veřejnosti – p. M.Z., jejíž vypořádání proběhlo výše na straně 41.

Nesouhlasím s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbariérového propojení. V ranní špičce nebudou lidé používat ponechané přejezdy. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované oplocení vnímá jako nedostatečné, a to i z bezpečnostního hlediska. Žádá proto o přepracování dokumentace.

Problematikou možnosti využití nového propojení z ul. Radotínské do ul. Zdenka Lhoty se dokumentace EIA zabývala. V dokumentaci EIA je uvedeno: „Po zrušení úrovnového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a na-proti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolizí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá.“ Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení musí být standardně řešeno v rámci navazujícího procesu povolování výstavby a není proto v procesu EIA potřeba toto řešit. Z pohledu vlivů na životní prostředí není proto důvod vrátit dokumentaci EIA pro předložený rozsah řešení nového propojení komunikací k přepracování.

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Veřejnost - P.P.

Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází moje nemovitost. Dále komentuje výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidské-ho zdraví za důležitější. Je tedy pro mne naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice – Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice – Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice – viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Úvodní část vyjádření je shodná s úvodní částí vyjádření zástupce veřejnosti – p. M.Z. jejíž vypořádání proběhlo výše na straně 41.

Nesouhlasím s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbariérového propojení. V ranní špičce nebudou lidé používat ponechané přejezdy. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované oplocení vnímám jako nedostatečné, a to i z bezpečnostního hlediska. Žádám proto o přepracování dokumentace.

Je nutné, aby v rámci projektu byly vyřešené chodníky v ulici Zdeňka Lhoty od ulice Topolská – Jasmínová, v současné době na rozdíl od projektu zde žádné nejsou. V současném místě hradla Kazín, je pro pěší a zejména pro děti, tato lokalita velmi nebezpečná. Podle projektu dojde k demolici hradla Kazín, ale přeložka silnice zde řešená není. V projektu není zakreslen aktuální stav chodníku a inženýrských sítí.

Problematikou možnosti využití nového propojení z ul. Radotínské do ul. Zdenka Lhoty se dokumentace EIA zabývala. V dokumentaci EIA je uvedeno: „Po zrušení úrovněového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a na-proti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolizí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá.“ Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení musí být standardně řešeno v rámci navazujícím procesu povolování výstavby a není proto v procesu EIA potřeba toto řešit. Z pohledu vlivů na životní prostředí není proto důvod vrátit dokumentaci EIA pro předložený rozsah řešení nového propojení komunikací k přepracování.

V rámci rekonstrukce trati dojde k demolici všech budov objektu hradla Kazín a k rekultivaci a ohumusování plochy. Úprava komunikací zde není předmětem rekonstrukce trati. Může být navazující akcí města. Stav chodníků a inženýrských sítí odpovídá době pořízení podkladů – 06/2017. Podklady projektant obdržel od zadavatele. Pouze pro informaci dodáváme, že před

zpracováním projektu pro územní rozhodnutí je automatickou povinností projektanta aktualizovat informace o stávajícím stavu.

Odstranění hradla Kazín čp. 477 je ve výpočtu akustické situace zohledněno jak v kontrolních výpočtových bodech, tak v hlukových mapách, konkrétně mapy č. 5, 6, 9 a 10. V nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb, které jsou v současnosti hradlem částečně akusticky odstíněny, dochází i po odstranění hradla zásluhou optimalizace trati, jejíž součástí je obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorbérů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace. Dále je třeba dodat, že posouzení bezpečnosti pro pěší není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí

Nesouhlasím s tím, aby v důsledku výstavby mě byl znemožněn vjezd a vstup na můj pozemek 4493/1 přes plánovaný pronájem mého pozemku 4894/17 – patrně travnatý pás se vstupem a vjezdy na pozemek (E.4.2., 12/2019, pozemky dotčené stavbou) po dobu cca 1 rok.

Dle sdělení oznamovatele je dočasný zábor stavby plánován z důvodu manipulace stavební techniky a dalších stavebních činností a bude sjednán na základě smlouvy o pronájmu, kde budou definovány podmínky pronájmu tak, aby nebyly narušeny zájmy vlastníka pozemku, včetně přístupu k jeho nemovitosti. Problematika majetkoprávních vztahů není v rámci procesu EIA řešena. V případě, že investor nebude moci vzhledem k nesouhlasu majitelů pozemků či jiných nemovitostí záměr realizovat, bude muset od realizace upustit, nebo najít jiné řešení. Všechny případné změny záměru budou automaticky v rámci dalšího procesu povolení záměru posouzeny i z pohledu procesu EIA (tzv. verifikace). Pokud by tyto změny nebylo možno verifikovat, musí investor zpracovat nové posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

Tímto žádá, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Veřejnost - M.H.

Vyjadřuje svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází jeho nemovitost. Dále uvádí výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápe stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Nechápe postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Zpracovatelem hlukové studie byl podceněn další významný faktor zdroje hluku, což je v našem případě provoz na ulice Dr. Janského. Žádám o dopracování studie, která

v sobě zahrne synergické působení železnice a silniční dopravy u nemovitostí v ul. Dr. Janského a Střední po realizaci projektu optimalizace.

Důrazně žádá, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice – Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice – viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námítky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Rozsah hlukové studie je zřejmý z hlukových map, kde je vidět, že území ul. Dr. Janského a Střední bylo vy výpočtech posouzeno, do výpočtů byly zahrnuty jak vlivy provozu železnice, tak dopravy na komunikacích v rozsahu uvedeném v příloze 1. Dokumentace, kde je opět vidět, že do výpočtu jsou zapracovány vlivy z intenzity dopravy prakticky v celých Černošicích – viz i příloha posudku IX.4. kde jsou doloženy dopravní intenzity s lepší čitelností jednotlivých údajů než v dokumentaci EIA.

Žádá, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona EIA vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Veřejnost - J.D.

Zamýšlená stavba nejenže je finančně určitě velmi nákladná, ale do obce se nehodí. Z mého pohledu není lukrativním řešením zrušit oba přejezdy v Černošicích a ponechat bez podjezdu či nadjezdu nebo jiného řešení přejezd v Radotíně jako jediný možný.

V Černošicích bude v rámci výstavby zrušen přejezd v ul. Radotínské pro veřejnou automobilovou dopravu. Bude dále využíván pro chodce a cyklisty a pro IZS. Tento přejezd bude pro veřejnou automobilovou dopravu nahrazen přeložkou silnice II/115. Dále bude zrušen přejezd v žkm 14,199 a bude ve směru severním nahrazen silnicí propojující ulice Kazínská – Radotínská. Ostatní stávající přejezdy v Černošicích budou zachovány. Nedojde tedy k situaci, že by přejezd v Radotíně byl jediný možný. Výhodnost či finanční náklady záměru nemůže orgán posuzování vlivů v rámci procesu EIA hodnotit.

Jako občan Černošic a spolumajitel pozemků a nemovitosti v ulici Zdenka Lhoty plně a v celém rozsahu souhlasím s připomínkami pana J.B.

Vyjádření bylo vzato na vědomí. Vyjádření J.B. bylo vypořádáno výše.

Nesouhlasím s využitím svých pozemků pro realizaci předmětného záměru. Uvedené pozemky jsou součástí zahrady před nemovitostí, kde je zeleň a parková úprava od roku 1873. Zeleň a 150 let staré stromy zde mimo jiné slouží i jako protihluková stěna mezi tratí a obydlí.

Dle informace od oznamovatele projektant navrhuje ve shodě s územním plánem města Černošice v místě trvalého záboru přeložku – posun komunikace – ul. Zdeňka Lhoty z důvodu nutnosti umístění nástupiště směr Praha. Komunikace je navržena jako místní komunikace funkční podskupiny D1. Základní šířka dopravního prostoru je navržena 4,5 m. Dočasný zábor poslouží pro stavbu nového plotu.

Část pozemku o výměře 2 967 m² si dle Přehledu pozemků dotčených stavbou, který tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA, vyžádá v souvislosti s realizací záměru trvalý zábor stavby (cca 111 m²), část pozemku bude využita pro účely dočasného záboru stavby do 1 roku (cca 82 m²). Část pozemku o výměře 250 m² si dle Přehledu pozemků dotčených stavbou, který tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA, vyžádá trvalý zábor stavby (cca 71 m²), část pozemku bude využita pro účely dočasného záboru stavby do 1 roku (cca 26 m²).

V rámci dendrologického průzkumu byla provedena inventarizace dřevin dotčených výstavbou na uvedených pozemcích viz příloha č. 7 Dendrologická studie dokumentace EIA. Podle dendrologického průzkumu se v tomto případě jedná o porost šedíku. Vzrostlé stromy podle podkladů nebudou zasaženy – nacházejí se dále v zahradě.

Problematika majetkoprávních vztahů není v rámci procesu EIA řešena. V případě, že investor nebude moci vzhledem k nesouhlasu majitelů pozemků či nemovitostí záměr realizovat, bude muset najít jiné řešení, nebo od realizace upustit. Všechny případné změny záměru budou automaticky v rámci dalšího procesu povolení záměru posouzeny i z pohledu procesu EIA (tzv. verifikace). Pokud by tyto změny nebylo možno verifikovat, musí investor zpracovat nové posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

Projekt přesně neřeší vodovodní systém pro obec Černošice, který je v zemi na pozemku, jehož jsem spoluvlastníkem. V roce 1993 (v restituci vrácené pozemky) byla podepsána Dohoda mezi mnou a společností Vodovody a kanalizace Praha západ o zákazu jakékoliv stavby na tomto pozemku a sázení stromů.

V rámci procesu EIA se posuzují problematiky, které by mohly mít vliv na nedoporučení realizace výstavby z pohledu vlivů na životní prostředí. Pokud realizace navrhovaného záměru vyžaduje přeložky inženýrských sítí, je tato problematika automaticky řešena v rámci navazujících projektů pro povolení záměru, kde bude muset investor dojít k dohodě s majitelem vodovodu na

realizaci přeložky i citovaného vodovodu. Jinak nelze záměr realizovat v podobě, který by přeložku vodovodu vyžadoval.

Předpokládám, že v souhrnu jsou připomínky natolik vážné a důležité, že nelze vydat pro uvedený záměr kladné stanovisko. Dále je přiloženo vyjádření J.B.

Vyjádření J.B. bylo vypořádáno výše.

Veřejnost - D.T.

Vyjadřuje nesouhlas s navrženými hygienickými limity pro optimalizovaný úsek Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo). Z Dokumentace plyne, že v Černošicích je použit limit SHZ (70/60 dB) zatímco v Radotíně ne a je použit základní limit navýšený o 5 dB. Požadujeme dodržení stejného přístupu u obou optimalizovaných úseků (Radotín, Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)). Pro úsek Černošice – přejezd v ulici Dr. Jánského nejsou žádná (s výjimkou antivibračních rohoží pod úsekem stanice Černošice-Mokropsy) protihluková opatření navržena.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ ve vyjádření k dokumentaci EIA požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

MŽP OVSS I neshledalo postup hygienické stanice při použití SHZ vadný – obecně je tato záležitost v kompetenci hygienických stanic, které postupují v souladu s platnou legislativou. V rámci závazného stanoviska nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku a výsledků veřejného projednání je do podmínek závazného stanoviska zapracován požadavek na další prověření možností protihlukových opatření, a to především ve spolupráci s městem Černošice, veřejností a příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Obecně se pak toto závazné stanovisko již vlivem záměru na hlukovou situaci a použitím SHZ při určení limitních hodnot hlukové zátěže na území města Černošice zabývalo výše.

Snížení hlučnosti vznikající bržděním vlaků s litinovými brzdami ve stanici Černošice- Mokropsy v úseku trati vymezeném ulicemi Říční – přejezd Dr. Jánského. Hluk nejvyšší intenzity (vysoké pískání) vzniká při brždění vlaků s litinovými brzdami, zejména rekonstruovaných osobních souprav. Podnět – existuje smysluplné technické řešení, které by snížilo emise tohoto typu hluku při brždění souprav ve stanici Černošice-Mokropsy? Je-li technicky průchozí řešení typu bokovnice/nízká protihluková stěna, potom požaduje zvážit jejich osazení za zeleň oboustranně lemující stanici

Do podmínek v návrhu stanoviska je začleněna podmínka na zpracování nové hlukové studie v rámci projektu dokumentace pro územní řízení, která má za úkol, kromě jiného, prověřit i variantní možnosti ochrany před hlukem, včetně nízkých protihlukových clon, a dalších opatření a po porovnání navrhnout optimální kombinaci protihlukových opatření.

Upřesnění rozsahu kácení izolační zeleně v okolí stanice Černošice-Mokropsy - Stávající zeleň v okolí stanice směrem k přejezdu Dr. Jánského tvoří přirozenou ochranu proti emisím hluku,

zároveň z části plní roli vzrostlé městské zeleně. Požaduje tak upřesnit rozsah kácení izolační zeleně už v této fázi projednávání.

Definitivní rozsah nutného kácení bude stanoven v následujícím stupni projektové dokumentace, kdy dojde k zpřesnění rozsahu záborů a jednotlivých stavebních objektů. Ve fázi procesu EIA nejsou v tomto případě dostatečně podrobně zpracované projekty stavby. Standardním přístupem při návrhu kácení je snaha o jeho minimalizaci, resp. snaha o zachování zdravých perspektivních stromů před jejich preventivním pokácením.

Přejezdy Říční/Dr. Jánského – Oba přejezdy se nacházejí v obytné zóně. Dá se očekávat, že předpokládaným zvýšením objemu dopravy stoupne i frekvence spouštění výstražného zvukového signálu, který je už dnes zdrojem nepříjemného hluku zasahujícího obyvatele nemovitostí v bezprostředním okolí. Požaduje použití takových druhů výstražného zabezpečovacího zařízení a jejich provozování takovým způsobem, aby výstražný zvukový signál nezatěžoval hlukem obyvatele sousedních nemovitostí v míře vyšší, než je z normativních důvodů objektivně nutné.

Požadavek byl začleněn do podmínek v závazném stanovisku.

Veřejnost - T.F.

Nesouhlasí se zrušením úrovněového přejezdu v žkm 14,199 a vybudováním přeložky propojující ulice Zdeňka Lhoty – Radotínská. Negativní vlivy provozu této přeložky zhorší životní prostředí a budou mít negativní vlivy na zdraví obyvatel. V dokumentaci EIA jsou nedostatečně zpracované očekávané důsledky této nové komunikace na mou nemovitost. Není zde vypracován synergický výpočet hlukového zatížení z železnice při započítání vlivu navržených objektů záměru. Dále upozorňuji na to, že v případě realizace stavby propojky ulic Zdeňka Lhoty a Radotínská může v důsledku stavebních prací a s tím souvisejících vibrací a zátěže hrozit narušení staveb v bezprostřední blízkosti. Zásadně nesouhlasí s podobou prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské, protože je v blízkosti jeho pozemku a bude vedena ve výšce mezi 2. a 3. podlaží jeho objektu. V důsledku zrušení dvou železničních přejezdů se značně zvýší intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti jeho nemovitosti, prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské. V dokumentaci uvedené omezené povolení použití prodloužení pouze pro vybrané rezidenty považuje za nedoložené. Navrhované oplocení vnímá jako nedostatečné, a to i z bezpečnostního hlediska, kterému se nebylo v komentářích nijak věnováno.

Při zrušení přejezdu v žkm 14,1 vyžaduje výstavbu propojení ulice Kazínská-Radotínská, aby byla zachována možnost odjezdu z této lokality severním směrem na Prahu a obyvatelé nebyli od dalších částí obce odříznuti. Kdyby zůstal v provozu přejezd v žkm 14,1 docházelo by pravděpodobně k situaci, která je v připomínce popisována – řidiči by mohly tuto trasu využívat místo trasy po nové přeložce II/115, čímž by do lokality okolo ulice Zdeňka Lhoty byla vnášena vyšší doprava, než v případě navrhovaném v záměru. Nový přejezd (nikoliv podjezd) v žkm 14,1 bude určen pro pěší a cyklisty a bude dále využíván pro složky IZS. Zamezení průjezdu veřejné silniční dopravy přes přejezd pomocí výsuvných sloupků považujeme za plně dostatečné, aby k využití tohoto přejezdu veřejnou dopravou nemohlo docházet. Nové propojení mezi ulicemi Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů.

Synergické výpočty hluku ze železnice a komunikací byly zpracovány v Dokumentaci, v příloze tohoto posudku jsou výsledky těchto výpočtů uvedeny včetně přiložených hygienických limitů hluku.

Ochrana stávajících objektů před účinky stavby a provozu záměru bude automaticky prověřena v rámci povolovacího procesu záměru a není potřeba ji proto v procesu EIA v tomto případě dále řešit.

Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské je v Dokumentaci navrženo v šířce komunikace 4,8 m. Niveleta komunikace je určena jednak nutností napojení na stávající úroveň komunikací v ZÚ a v KÚ, křížením s vodotečí Švarcava a napojením ulice Kazínská. Komunikace je vedena těsně podél objektů železnice – viz obrázek níže.

V rámci procesu EIA se posuzují vlivy předloženého záměru na životní prostředí. Pokud vycházejí vlivy záměru za stanovených podmínek na životní prostředí akceptovatelné, není odůvodnitelné v rámci procesu EIA zcela změnit koncepci záměru – zde požadované zrušení přeložky II/115 a zachování přejezdu v žkm 14,1 a 14,199 v provozu.

Intenzity dopravy byly stanoveny pro výhledové období se zohledněním navrženého řešení. Je pravda, že problematika způsobu omezení využití pěší zóny (Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské) i dalšími řidiči, kromě těch, kteří budou mít povolení není v dokumentaci řešena. Počítá se se standardním řešením jako jinde, kde je dopravními značkami toto omezení stanoveno. Požadavky na technické oddělení této komunikace od tělesa železnice budou řešeny v souladu se standardními bezpečnostními předpisy automaticky v rámci povolovacího procesu stavby, není proto potřeby v tomto případě tuto problematiku řešit v procesu EIA.

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasí s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že nebyl shledán jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že přepracování dokumentace EIA by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že by záměr nebyl zpracovatelem posudku doporučen k realizaci.

Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. dokumentace EIA důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Dále je přiloženo vyjádření k Oznámení od T.F. z roku 2014 s komentářem, že k němu nebylo vůbec přihlédnuto a že je potřeba argumenty i nadále vzít v potaz. Tyto připomínky se týkají převážně negativních dopadů plynoucích z prodloužení ul. Zdeňka Lhoty do ul. Radotínské. Z textu připomínek je zřejmé, že se vztahují k prodloužení komunikace v šířce 6 m a chodníkem, tedy v celkové šířce 9,2 m. uvádí se negativní vliv na ovzduší, hluk, oslňování obytných místností popojíždějícími auty, spad nečistot, nebezpečí havárie aut, požáru od aut, vandalismu, poškození stávajících objektů při výstavbě, kácení stoleté lípy, snížení ceny nemovitosti, psychická újma a vliv na evakuační odsun z celé rozsáhlé záplavové oblasti. Dále je v připomínkách komentován vliv zrušením přejezdu na žkm 15,588 což povede k dalšímu navýšení intenzit dopravy.

V záměru předloženém v Dokumentaci je v místě stávajícího přejezdu v ul. Radotínské nový přejezd určený jen pro pěší, cyklisty a jednotky IZS. Prodloužení ulice Zdenka Lhoty do ul. Radotínské bude vedeno v těsné blízkosti železničního tělesa, a proto výškově navazuje na terény podél železnice a na obě uvedené komunikace, které propojuje. Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské je v Dokumentaci navrženo základní šířce dopravního prostoru 4,5 m

v těsné blízkosti objektů železnice. Vliv nového řešení byl v Dokumentaci podrobně posouzen včetně vlivu na hluk a kvalitu ovzduší a z výsledků plyne, že při dodržení navrhovaných opatření lze s realizací záměru souhlasit.

Vliv záměru na starobylou lípu bude stejně, jako na všechny stromy, které podléhají příslušným povolení pro kácení, podrobně posouzen v rámci další projektové přípravy záměru. Standardní požadovaný přístup je minimalizovat nejen kácení, ale také i negativní ovlivnění stromů, a to zvláště stromů tohoto druhu. Přejezd v 15,588 km zůstává zachován. Další problematiky, na které je upozorněno patří mezi standardní problematiky při provozu komunikací v obcích a budou řešeny standardními bezpečnostními opatřeními dle platné legislativy. Není proto v tomto případě v rámci tohoto procesu EIA potřeba stanovovat další podmínky.

Dne 6. 4. 2022 se konalo veřejné projednání, v rámci kterého byly vzneseny obdobné připomínky jako výše uvedené. Nejvíce se řešila problematika hluku a klukových limitů (použití korekce pro starou hlukovou zátěž), náhrada stávajícího úrovněového křížení podjezdy/nadjezdy a ochrana přírody a krajiny. Součástí tohoto závazného stanoviska je zápis z veřejného projednání.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků:

- **Středočeský kraj**
- **Hlavní město Praha**
- **Město Černošice**
- **Městská část Praha 16**

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona EIA.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

III. Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona EIA neprodleně zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle §16 odst. 2 zákona EIA nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (katerina.tresnakova@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu. Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách MŽP (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru **OV1233**.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 8. 6. 2022 pod č.j. MZP/2022/500/1243.

Rozdělovník:

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj

hejtmanka
Zborovská 11
150 00 Praha 5

Hlavní město Praha

primátor
Mariánské nám. 2/2
110 01 Praha

Město Černošice

starosta
Karlštejnská 259
252 28 Černošice

Městská část Praha 16

Starosta
Václava Balého 23/3
153 00 Praha-Radotín

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Středočeského kraje

odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Magistrát hl. města Prahy

odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Městský úřad Černošice

odbor životního prostředí
Podskalská 1290/19
120 00 Praha 2

Úřad městské části Praha 16

odbor výstavby, dopravy a životního prostředí
Václava Balého 23/3
153 00 Praha – Radotín

Ministerstvo zdravotnictví

sekce ochrany a podpory veřejného zdraví
Palackého náměstí 4
128 01 Praha 2

Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 12
110 01 Praha 1

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

územní pracoviště Praha-západ
Dittrichova 329/17
128 01 Praha 2

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40
160 00 Praha 6

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky

Správa CHKO Český Kras
Karlštejn 85
267 18 Karlštejn

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

Ing. Libor Ládyš

EKOLA group, spol. s.r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zpracovatel posudku:

Ing. Richard Kuk

Hrabákova 1969/11
148 00 Praha 11

Na vědomí:

MŽP OPVIP
Vršovická 65
100 10 Praha 10