

**Občanské sdružení  
Kvalitní životní prostředí města Černošice**

---

MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
P

Došlo dne/ čas přijetí: 12 -03- 2014 Počet listů: Příloh:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65

100 00 P r a h a 10

Číslo jednací: ...../ENV/.....

Věc: Vyjádření k dokumentaci v procesu EIA – „**Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)**“, kód záměru MZP384

Černošice, 9. 3. 2014

Občanské sdružení Kvalitní životní prostředí města Černošice (dále jen „OS“) tímto podává svoje připomínky k Dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, k akci „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“, zpracované SUDOP PRAHA a.s., číslo smlouvy 13-104.202, projektový stupeň 11/2013 (dále jen „dokumentace“).

**Dokumentace naprosto nedostačujícím způsobem hodnotí vliv přeložky silnice II/115 v oblasti Černošic, SO 04-43-51, ve variantním návrhu km 13.0 - 14.2 staničení dráhy (dále jen „přeložka“) z hlediska dopadů na životní prostředí.** Zejména v úseku nově vzniklého souběhu přeložky silnice II/115 s dvojkolejnou železniční tratí III. TŽK a v průchodu obytnou zástavbou města totiž vychází z **nesprávných a nedostatečných předpokladů**, které zásadním způsobem ovlivňují hodnocení dopadů stavby na kvalitu ovzduší a zejména na hlukovou zátěž.

**Zdůvodnění:**

- a) Předložená **hluková studie nezohledňuje v nově vzniklém souběhu silnice a železnice vliv přeložky silnice II/115 jako zdroje hluku** a pouze se odvolává na doporučení dříve zpracované studie z roku 2004, která však není součástí dokumentace a je zcela zřejmě založená na starých, a tedy na neaktuálních údajích.
- b) Hluková studie pracuje s **limity pro tzv. „starou zátěž“** dle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. OS je přesvědčeno, že takové korigované limity mohou platit pouze pro případ, kdy by železniční trať byla vedena v původním směrovém vedení (což v rozšířené variantě beze zbytku neplatí), ale

v žádném případě již **nemohou platit pro zcela nově vznikající souběh železnice se silnicí II/115, který je třeba hodnotit jako novou stavbu.**

- c) V dokumentaci není nic uvedeno o šířkovém řešení souběhu železnice s přeložkou silnice II/115 v nejužších místech ostře svažitého drážního pozemku v hlubokém terénním zářezu (až 10 metrů) z hlediska technologie stavby. Vzhledem k reálné konfiguraci terénu OS předpokládá, že bude naprosto nezbytné vybudovat na západní straně souběhu vysokou postranní zárubní či opěrnou zeď, která by zabránila sesuvům půdy a stávajících objektů. Z popisu akustických výpočtů v kap. 6 hlukové studie nám není vůbec jasné, s jakými parametry zárubních a opěrných stěn zpracovatelé studie počítali (a jestli vůbec), protože o zcela evidentních odrazech zvukových vln od takové prostorově rozsáhlé a stavbě zároveň velmi blízké překážky není ve studii překvapivě ani zmínka. **Z uvedených důvodů proto považujeme výsledky předložené hlukové studie pro hodnocení dopadů na životní prostředí za naprosto nepoužitelné.**
- d) V kap. 6 hlukové studie je proveden výpočet prognózy počtu nákladních vlaků pro rok 2020 stanovením využití kapacity trati na 50%. Z dokumentace není vůbec zřejmé, jak zpracovatel k tomuto odhadu dospěl. Výsledkem **nedoloženého odhadu je prognóza poklesu počtu nákladních vlaků o 16%**, což je ale v dosti zásadním rozporu s obecným trendem projekce vývoje nákladní dopravy na území ČR. Ve studii rovněž není u běžné nákladní dopravy rozlišováno mezi vlivy elektrické a motorové trakce.
- e) V dokumentaci zcela **chybí zpracování vlivu přeložky silnice II/115 na kvalitu ovzduší** (rozptylová studie). Předložení hodnocení vlivu pouze železniční dopravy na kvalitu ovzduší proto považujeme z hlediska posouzení stavby na kvalitu ovzduší v úseku souběhu trati s přeložkou silnice za zcela nedostačující, neboť imisní příspěvky z automobilového provozu budou bezesporu řádově vyšší než příspěvky z provozu železniční dopravy. Poněkud překvapivě zjištění, že v kapitole B.III.1. Ovzduší jsou uváděny počty vlaků motorové trakce pro úsek Praha Smíchov – Radotín – Černošice, které zpracovatel zřejmě bez úpravy převzal z projektu "Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)", považujeme proto již spíše za marginální; údaj o současném provozu nákladní dopravy motorovou trakcí 0 párů/24h však rozhodně neodpovídá realitě.

Z výše uvedených důvodů proto Občanské sdružení Kvalitní životní prostředí města Černošice **požaduje doplnění dokumentace EIA o**

- 1) zpracování vlivů přeložky silnice II/115 v úseku **nově vzniklého souběhu** s dvojkolejnou železniční tratí **na kvalitu ovzduší v synergii vlivů obou liniových zdrojů** (automobilová a železniční doprava);
- 2) zpracování vlivů přeložky silnice II/115 v úseku **nově vzniklého souběhu** s dvojkolejnou železniční tratí **na hlukovou zátěž v synergii vlivů obou liniových zdrojů** (automobilová a železniční doprava);
- 3) hlukové a rozptylové studie v bodech 1) a 2) musí
  - vycházet z údajů o struktuře a intenzitách dopravy nejpozději z roku 2010 nebo novějších a musí zohledňovat prognózní stavy pro rok 2020;
  - reflektovat nárůst silniční dopravy z/do oblasti Dobřichovice, Letu, Řevnice a okolí v důsledku zkrácení jízdní doby zrušením přejezdu v Černošicích a výhledově i vybudováním obchvatu Radotína a napojením silnice II/115 na silnici R4 (viz koncept Územního plánu hl. m. Prahy);
- 4) výkresy situace a příčných řezů souběhu přeložky silnice II/115 se železniční tratí, včetně přilehlých obytných objektů, v měřítku alespoň 1:1000;

- 5) zpracování hlukové a rozptylové mapy pro oblast souběhu přeložky silnice II/115 se železniční tratí, včetně přilehlých obytných objektů, v měřítku alespoň 1:1000;
- 6) vizualizaci nově vzniklého souběhu přeložky silnice II/115 se železniční tratí.

Občanské sdružení Kvalitní životní prostředí města Černošice je přesvědčeno, že všechny výše uvedené požadavky na doplnění dokumentace pomohou odstranit zcela zásadní stávající nedostatky z hlediska její praktické využitelnosti, a to minimálně pro úsek souběhu přeložky silnice II/115 se železniční tratí na území města Černošice.

**V současné podobě nelze předloženou dokumentaci považovat za dostatečný podklad pro hodnocení dopadů stavby na životní prostředí, a ze jména dopadů na hlukovou zátěž a kvalitu ovzduší v e výše popisovaném úseku stavby.**

za OS:

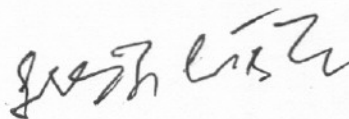


RNDr. Jan Pretel, CSc.  
předseda  
Sadová 1623, 252 28 Černošice  
[pretel@seznam.cz](mailto:pretel@seznam.cz)

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ  
KVALITNÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ  
MĚSTA ČERNOŠIC  
SADOVÁ 55, 252 28 ČERNOŠICE  
IČO: 266 418 79



Ing. Radim Blažek  
Sadová 52, 252 28 Černošice  
[radim.blazek@gmail.cz](mailto:radim.blazek@gmail.cz)



MgA. Gerik Císař  
jednatel  
Sadová 57, 252 28 Černošice  
[gerik.c@email.cz](mailto:gerik.c@email.cz)