



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Modernizace trati Praha hl. n. - Praha Smíchov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenesे odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Aktualizace DÚR	10/2020
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti "SP+MTP+SPEU_Praha hl. - Praha-Smíchov"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. JAN NOSEK

Specialista profese:

ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.

Středisko:

ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. HANA STAŇKOVÁ	ING. VOJTĚCH KOS	ING. VOJTĚCH KOS	ING. TOMÁŠ ADAM

Název akce:

**REKONSTRUKCE TRATI
PRAHA HL.N. (MIMO) - VYŠEHRAD (VČ.)**

Číslo smlouvy:

16 354 201

Projektový stupeň:

DÚR

Část:

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Datum:

10/2020

Číslo části:

B.3.3

NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ

OBSAH

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
2.	POPIS STAVBY	3
3.	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ.....	5

1. Identifikační údaje stavby

Označení stavby

Název stavby: Rekonstrukce tratí Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)

Charakteristika a účel stavby: Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati

Kraj: Hl. m. Praha

Obec: Hl. m. Praha

Městská část: Praha 2, 4, 10, 5

Katastrální území: Vyšehrad, Nusle, Vinohrady, Vršovice, Smíchov

Stupeň dokumentace: záměr projektu a přípravná dokumentace (PD)

Trat': 171 Praha – Beroun (dle KJŘ), 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy (dle KJŘ)

Začátek a konec stavby: cca km 1,560 – km 3,578 (pro železniční trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Stavebník

Investor a objednatel: Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

Projektant

Zhotovitel dokumentace: SUDOP Praha a.s.
Olšanská 2643/1a
130 80 Praha 3

Zpracovatel dokumentace: Ing. Vojtěch Kos

Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Mečl

2. Popis stavby

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a bude nadále užívána jako dopravní stavba.

Především se jedná o modernizaci všech zařízení dráhy - železniční svršek, železniční spodek, objekty železničního spodku, mosty, podchody, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, zařízení silnoproudá, pozemní objekty využívané pro technologii, provoz a cestující veřejnost atd. Dále jsou to úpravy dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

Základním cílem projektu je kompletní rekonstrukce traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.), která odpovídá variantě 1.1 SH v „Aktualizaci studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“. Rekonstrukce zahrnuje uvedení traťových úseků do takového stavu, kdy stávající železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní rekonstrukce trati uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu. Sleduje se zvýšení traťové rychlosti, bude zajištěna prostorová průchodnost pro ložnou míru GC a minimální traťová třída zatížení D4. Stavba musí navazovat a respektovat technického řešení související stavby „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“. Nová zabezpečovací zařízení umožní nastavení pro zajištění interoperability.

Součástí projektu je také rekonstrukce úseku Praha Vršovice - Vyšehrad.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati, směřující zejména k:

- uvedení traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Praha – Smíchov (vč.) do takového stavu, kdy stávající železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní rekonstrukce trati uvedeny do takového stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu,
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu,
- zvýšení traťové rychlosti (zavedení rychlosti 60 – 70 km.h⁻¹ v celém úseku Praha hl. n. – Praha – Smíchov), zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťovou třídou zatížení D4,
- rekonstrukce nástupišť včetně zajištění bezbariérového přístupu, s předpokladem zatížení dopravy zejména v radiálním směru z III. TŽK (Praha – Plzeň) a ze směrů napojených do ŽST Praha – Smíchov (Rudná u Prahy, Hostivice),
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace a další),

- nové zabezpečovací zařízení umožňující nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability.

Hlavní náplní stavby je kompletní rekonstrukce traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) dle varianty 1.1 SH „Aktualizaci studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“.

Stavební činnost zahrnuje zejména:

- rekonstrukci železničního spodku a svršku,
- rekonstrukce podchodů, mostů a opěrných zdí,
- rekonstrukci stávajících a výstavbu nových nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště,
- výstavbu nového trakčního vedení,
- pokládku energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě,
- výstavbu zabezpečovacího zařízení včetně osázení návěstidel,
- výstavbu sdělovacího zařízení pro cestující – rozhlas, informační systém,
- přeložky a úpravy dotčených inženýrských sítí a zařízení,
- výstavbu nové technologické budovy pro umístění železniční technologie, pokud nebude technicky možné zajistit umístění technologie v prostorách stávající výpravní budovy

3. Vztah k EIA

Stavba byla jako součást záměru „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov“ předmětem zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jehož výsledkem byl **závěr zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22. 10. 2009, podle kterého záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.**

4. Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Nad rámec podmínek vyplývajících z výše uvedeného závěru zjišťovacího řízení jsou navrženy rovněž další opatření vyplývající z jednotlivých složkových zákonů.

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. Projektovou přípravu rekonstrukce směřovat k maximálnímu využití stávajících drážních pozemků a železnice. Stavební a související činnost mimo tyto pozemky provádět jen v nezbytných odůvodněných případech.
2. Zohlednit synergické vlivy s připravovanými i již realizovanými stavbami v navazujících traťových úsecích, zejména pak záměr „Rekonstrukce mostů pod Vyšehradem“.
3. V dalších stupních projektové dokumentace doložit způsob likvidace splaškových odpadních vod; likvidace bude řešena např. trvalými sociálními zařízeními napojenými na splaškovou kanalizaci, akumulací v odpovídajících jímkách a odvozem na městskou čistírnu odpadních vod, případně budou na dočasných zařízeních stavenišť použity chemické WC, respektive mohou být využita stávající sociální zařízení v areálech ČD.
4. Před zahájením stavebních prací zpracovat projekt odpadového hospodářství stavby.
5. Provést stavební průzkum na přítomnost azbestu v objektech, kde budou prováděny demoliční a stavební práce.
6. V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám, a to jak pro etapu výstavby, tak i pro vlastní provoz; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
7. V plánu organizace výstavby (dále jen „POV“) preferovat transport maximálního objemu zemin a štěrku po železnici.
8. Do POV promítnout ochranu dřevin v kontaktu s plochami výstavby včetně zásad ochrany aktivní kořenové zóny.
9. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum a pasportizaci porostů dřevin podél trati, včetně schematického zakreslení ploch, kde budou dřeviny káceny. Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení dřevin rostoucích mimo les.
10. Na základě vyhodnocení dendrologického průzkumu a pasportizace porostů dřevin důsledně prověřit potřebu zásahu do každého sadovnický hodnotnějšího jedince stromů v uvedených úsecích s tím, že bude navržena ochrana každého jedince, který při respektování zákonných požadavků ochrany provozu na elektrifikované trati může být zachován. Na základě podrobného vyhodnocení jednoznačných požadavků na zásahy do porostů podél trati sumarizovat minimální, jednoznačně zdůvodněný rozsah zásahů do dřevin, stanovit zásady ochrany konkrétních jedinců či porostních skupin v dosahu stavby a připravit návrhy kompenzační výsadby pro jednání s příslušnými orgány ochrany přírody.

11. V návaznosti na biologický průzkum specifikovat, které nálezy mají reálný význam pro posouzení záměru a které pro něj nejsou relevantní.
12. V dokumentaci pro stavební povolení zpracovat podrobnou akustickou studii, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti a studii řešící problematiku vlivu vibrací, a to v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
13. Navrhnout odvodnění tělesa trati tak, aby bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., Zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Případná vyústění srážkových vod na terén provést tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích.
14. Při zásahu do ochranných pásem elektrizačních a plynovodních soustav konzultovat

II. Podmínky pro fázi výstavby záměru

15. V průběhu veškerých zemních prací umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu. Jeho zajištění projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti. Podmínky pro provedení archeologického výzkumu a harmonogram prací projednat s prováděcí organizací v dostatečném předstihu, nejméně 21 dní před započatím prací. Úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
16. Přísně dodržet technologickou kázeň při stavbě. Vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací provádět skrápění příslušných stavebních ploch.
17. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
18. Všechny stavební práce provádět pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin.
19. Při začátku stavebních prací provádět kontrolní měření hluku u ohrožené obytné zástavby a na základě jeho výsledků konkretizovat protihluková opatření.
20. Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.
21. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží.
22. Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvivalentní hladiny).
23. Výstavbu organizačně zabezpečit způsobem, který vyloučí možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu;

veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě pouze v denní době.

24. Provést v maximální možné míře všechna opatření ke snížení prašnosti - v průběhu celé stavby provádět důsledný oplach mechanizace před výjezdem na komunikace, kola automobilů na výjezdu očistit tak, aby se zamezilo znečištění veřejných komunikací. V době déletrvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění stavenišť přesypová místa na staveništi (nakládka materiálu na vozidla) budou vybavena mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha. Nákladní automobily, které budou transportovat surovinu s frakcí menší než 4 mm budou opatřeny plachtou.
25. Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů). Plán bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., bude předložen k odbornému stanovisku správce dotčených toků a ke schválení vodoprávním úřadem; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu.
26. Havarijní plán musí obsahovat návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.
27. Provést průzkum znečištění zemin pražcového podloží podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů.
28. Odběrová místa v rámci stavby budou především zahrnovat charakteristická místa železniční trati: oblast výhybek, prostor výpravních budov, odstavné koleje, vybraná místa s dřevěnými pražci pro možnost posouzení způsobu využití nebo odstranění štěrkového lože a zeminy.
29. Veškeré rozbory štěrkového lože, výkopové zeminy a prosevu provádět akreditovanou laboratoří; ke každému odběru zpracovat protokol o odběru; kromě rozboru samého bude protokol obsahovat: přesné určení místa odběru, označení koleje, ze které byl vzorek odebrán, popis způsobu odběru a datum odběru.
30. Před rozhodnutím o použití prosevu doložit protokoly o zařazení do příslušného kritéria dle Metodického pokynu MŽP ČR z 31. 7. 1996.
31. V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa oplachu vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení na mytí vozidel.
32. V blízkosti vodních toků a zátopového území (řeka Vltava, Botič) neprovozovat jakoukoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
33. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v zátopovém území a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodoteče musí být v dokonalém technickém stavu; kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek

- kontrolu provádět pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích; v průběhu krátkodobé odstávky mechanismů podložit tyto těsnými vanami pro případné zachycení uniklých produktů.
- 34. Zemní práce (včetně kácení dřevin) pokud možno provádět v období mimo hlavní období reprodukce, vaječných snůšek a líhnutí mláďat obratlovců, ale s možností opustit lokalitu. Tzn. neprovádět v období duben – červen (červenec).
- 35. Likvidaci vykácených dřevin řešit štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit.
- 36. V průběhu stavebních prací postupovat v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích.
- 37. Pro případné žádosti o kácení dřevin rostoucích mimo les jednoznačně doložit minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení podle druhů a počtu dřevin na základě podrobného pasportu dřevin, vyhodnocujícího sadovnickou hodnotu a perspektivnost porostů podél trati či v kontaktu s plochami, na kterých jsou navrhovány změny vyvolané stavbou; z tohoto důvodu v dokumentaci k územnímu rozhodnutí a v dokumentaci ke stavebnímu povolení upřesnit podrobnější dendrologický průzkum s tím, že při jeho zpracování budou jednotlivé stromy geodeticky zaměřeny.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru

- 38. Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. Na základě výsledků měření navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce.
- 39. K likvidaci srážkových vod z železničního tělesa využít otevřených příkopů a trativodů.
- 40. Zajistit monitorování nástupu invazních a expanzivních druhů rostlin a eventuálně v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody zajistit jejich likvidaci.