

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 10. 7. 2012

Č. j. 44429/ENV/12

## ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 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“)

### Identifikační údaje:

<b>Název:</b>	<b>Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)</b>
<b>Charakter záměru:</b>	Stavba řeší rekonstrukci železničního svršku a úpravy železničního spodku, rekonstrukci mostních objektů, trakce, zabezpečovacího a silnoproudového zařízení.
<b>Kapacita (rozsah) záměru:</b>	Stavební délka kolejových úprav bude činit cca 11 km (od km 1,805 do km 12,699). Realizace záměru umožní zvýšení rychlosti ze stávajících 100 km/h na 140 km/h.
<b>Umístění:</b>	kraj: Hlavní město Praha obec: hlavní město Praha: MČ Praha 5, MČ Praha – Velká Chuchle, MČ Praha 16 k.ú.: Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, Radotín
<b>Zahájení:</b>	2013
<b>Ukončení:</b>	2015
<b>Oznamovatel:</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
<b>Zpracovatel oznámení:</b>	Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

Záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ naplňuje dikci bodu 9.2 (Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) zákona. Dopisem č. j. 96067/ENV/11 ze dne 15. 12. 2011 si Ministerstvo životního prostředí posuzování předmětného záměru v souladu s ustanovením § 21 písm. g) zákona vyhradilo. Dle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona.

Na základě informací uvedených v oznámení, písemných vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávních celků, veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

## „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“

nemá významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

### Podmínky závěru zjišťovacího řízení:

#### *I. Podmínky pro fázi přípravy*

##### 1. V dalším stupni projektové dokumentace:

- a) projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (včetně schematického zakreslení ploch, kde budou dřeviny káceny), zásahy do významných krajinných prvků a upřesnit rozsah kácení mimolesní zeleně;
- b) upřesnit a vyhodnotit zásahy do porostů v místě plánovaného portálu tunelu na parcele č. 201 v k.ú. Malá Chuchle, které se nacházejí na lesním pozemku v okrajové části přírodní památky Nad závoďštěm a v jejím ochranném pásmu;
- c) v návaznosti na předběžný zoologický průzkum specifikovat, které nálezy mají skutečný význam pro posouzení záměru a které pro něj nejsou relevantní, a případně provést upřesňující průzkumy;
- d) zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi;
- e) na základě technického řešení stanovit rozsah záborů lesních pozemků;
- f) upřesnit nakládání s technologickými vodami pro období výstavby;
- g) prověřit možnost vybudování zastávky Radotín-sídlíště, včetně nového podchodu pod tratí mezi komunikacemi Týřovická a K Berounce ve staničení km 10,950;
- h) prověřit možnost úpravy podjezdu ve staničení km 9,393 tak, aby byl v případě povodně ochráněn a vytvořil spojnici mezi dvěma částmi Radotína, které jsou touto železniční tratí rozděleny;
- i) prověřit možnost vybudování železniční zastávky Malá Chuchle, ponechání přejezdu mezi komunikacemi Na Betonci a Vrážská (ve staničení trati km 10,028) a obnovy spojení mezi ulicemi K Lázním a U Starého stadionu pěším podchodem (ve staničení trati km 10,400);
- j) zachovat podmínky pro možnost budoucí realizace nových železničních zastávek, které jsou obsaženy v platném územním plánu hlavního města Prahy;
- k) prověřit možnost náhrady (alespoň částečné) protihlukových stěn izolační zelení;
- l) provést stavební průzkum na přítomnost azbestu v objektech, kde budou prováděny demoliční a stavební práce;
- m) navrhnout stavbu v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“ a mostní objekty a propustky na vodních tocích projektovat v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“;
- n) navrhnout odvodnění tělesa trati tak, aby (pokud to bude po technické stránce možné) bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 vodního zákona. Případná vyústění srážkových vod na terén provést tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích;
- o) předložit dokumentaci pro územní řízení Povodí Vltavy, s.p. k vyjádření.

- p) doložit, k jak velkému zlepšení hlukové situace v dotčené lokalitě dojde vlivem realizace nového železničního svršku a spodku. Pro fundované posouzení, zda lze na posuzovaný záměr použít korekce pro starou hlukovou zátěž, počítat i s vlivem protihlukových bariér tak, aby bylo zřejmé, zda v řešené lokalitě nedojde k navýšení hluku o více než 0,9 dB;
- q) při zásahu do ochranných pásem elektrizačních a plynovodních soustav konzultovat tyto zásahy se správci těchto soustav a respektovat případné podmínky stanovené těmito správci.
2. Prověřit a s příslušnými orgány státní správy projednat případné umístění recyklační linky v jiném umístění, nežli v areálu nádraží Praha - Vršovice.
  3. Pro dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami.
  4. Specifikovat omezení železniční dopravy během výstavby v úseku Praha, Radotín – Praha, hl.n., včetně případné náhradní dopravy.
  5. 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. Havarijní plán následně předložit k odbornému stanovisku správci dotčených toků a ke schválení rovněž příslušnému vodoprávnímu úřadu.
  6. Pro provozní území stavby nacházející se v záplavových územích vodotečí zpracovat povodňový plán pro období výstavby. Povodňový plán zpracovat dle TNV 75 2931 a předložit k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených městských částí a k odbornému stanovisku správci dotčených toků.
  7. 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.
  8. Před zahájením stavebních prací zpracovat projekt odpadového hospodářství stavby.

## **II. Podmínky pro fázi výstavby**

9. Při výběru dodavatele stavby reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisními limity pro mimo silniční dieselové motory na úrovni Stage III, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV.
10. Těsně před započatím stavebních prací zajistit krátký doprůzkum na zjištění výskytu zvláště chráněných živočišných a rostlinných druhů a v případě jejich výskytu zajistit odborně provedený, zdokumentovaný a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody schválený transfer vybraných druhů zvláště chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality.
11. Stavbu těsně u zvláště chráněných území na vybraných místech oplotit pevným plotem, přičemž práce u zvláště chráněných území musí proběhnout pouze na tělese železničního náspu.
12. Kácení provádět pouze v období vegetačního klidu od listopadu do března, přitom zachovat keřové porosty v okolních biokoridorech, tak aby byly tyto koridory plně funkční. Likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, nikoliv pálením. Štěpkování nebude prováděno ve zvláště chráněných územích.
13. Zcela zachovat rybníčky (tůňky, větší kaluže) u trati. Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře, tak i po metamorfóze).

14. V okolí obytné zástavby a ve zvláště chráněných územích, v lokalitách územního systému ekologické stability a ve významných krajinných prvcích stavební činnost provádět pouze v denní době. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Přístupové cesty volit zejména po kolejišti.
15. Ve zvláště chráněných územích a jejich ochranných pásmech nebudou stavěny přístupové cesty ke stavbě.
16. Při začátku stavebních prací provést kontrolní měření u obytné zástavby a na jeho základě poté konkretizovat protihluková opatření. Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) popř. obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží.
17. Celý proces výstavby organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
18. Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne.
19. Nepoužitelné a vyřazené pražce odstraňovat na skládkách skupiny S nebo ve spalovně nebezpečných odpadů.
20. Provést všechna možná opatření ke snížení prašnosti, zejména pak zajistit pravidelné čištění komunikací, strojů a dopravních prostředků při výjezdu ze staveniště. Nákladní automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm budou oplachtovány.
21. V případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod neprodleně provést adekvátní opatření, postupovat v souladu se schváleným havarijním plánem a nahlásit tuto událost příslušným institucím.
22. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v prostoru staveniště, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytná je kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
23. V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování.
24. Po ukončení stavby bude provedena důsledná rekultivace dotčených ploch.

### ***III. Podmínky pro fúzi provozu***

25. Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Výběr lokalit pro ověřující měření konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. Na základě výsledků měření navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce a jejich prostřednictvím i obyvatele.
26. Zajistit monitorování nástupu invazních a expanzivních druhů rostlin a popř. v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody zajistit jejich likvidaci.

### **Odůvodnění:**

Ke zveřejněnému oznámení záměru se během zjišťovacího řízení vyjádřili:

- Hlavní město Praha;
- Městská část Praha 5;
- Městská část Praha 16;
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor životního prostředí;
- Úřad městské části Prahy 5, odbor ochrany životního prostředí;
- Hygienická stanice hlavního města Prahy;

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha;
- Správa chráněné krajinné oblasti Český kras;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků (dříve odbor druhové ochrany a implementace evropských předpisů);
- Povodí Vltavy, s. p.;
- Pan Josef Jůza;
- Pan Adam Chmelenský.

Stručné shrnutí vyjádření a připomínek ke zveřejněnému oznámení:

***Hlavní město Praha ze dne 25. 5. 2012***

- s ohledem na stávající špatnou kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě doporučuje v další fázi projektové přípravy záměru prověřit alternativní umístění recyklační základny, která je v oznámení navržena do prostoru původního Vršovického nádraží,
- v další fázi projektové přípravy záměru požaduje doložit, k jak velkému zlepšení hlukové situace v dotčené lokalitě dojde vlivem realizace nového železničního svršku a spodku. Pro fundované posouzení, zda lze na posuzovaný záměr použít korekce pro starou hlukovou zátěž, je třeba počítat i s vlivem protihlukových bariér tak, aby bylo zřejmé, zda v řešené lokalitě nedojde k navýšení hluku o více než 0,9 dB,
- ze samostatné přílohy 4. Situace faktorů životního prostředí, která je zpracována v měřítku 1:50 000, nelze zachytit podrobnosti potřebné k posouzení zásahu záměru do ploch zeleně. Záměr, i přes podrobnost malého měřítka mapové přílohy, je situován do stopy funkčních ploch DZ. Navrhováno je i zřízení protihlukových stěn (km 10,400 – 10,550; 10,750 – 11,150; 11,550 – 11,750) o výšce 2,5 m bez možnosti jejich přesného umístění ve výkresech. Nelze tedy dovodit jejich vliv na zeleň. Podobně je tomu i u železničních mostů, podchodů, propustků, opěrných a zárubních zdí a protihlukových objektů. V části D.1.6. je zmínka o kácení dřevin na plochách staveníště bez jejich podrobnější specifikace s odkazem, že rozsah musí být stanoven v dokumentaci pro stavební povolení. Teprve po vytyčení stavby budou specifikovány dřeviny, které bude nutné ochránit před vlivem stavebních činností,
- chybí podrobnější grafické vyjádření stavebních úprav, které se ale dle textových údajů oznámení mají většinou realizovat na stávajícím železničním tělese. Z tohoto důvodu sice neočekává zásadní ohrožení zájmů ochrany přírody a krajiny, tento závěr však na základě předloženého oznámení potvrdit nelze. Opatření k prevenci a kompenzaci nepříznivých vlivů, jak jsou formulována v kapitole D.IV. oznámení, považuje za správná. Jmenovitě je třeba ve vztahu k další projekční přípravě zdůraznit zejména, že je nutné upřesnit a vyhodnotit zásahy do porostů v místě plánovaného portálu tunelu na parcele č. 201 v k.ú. Malá Chuchle, které se nacházejí na lesním pozemku v okrajové části přírodní památky Nad závodíštěm a v jejím ochranném pásmu. Dále je v návaznosti na předběžný zoologický průzkum třeba specifikovat, které nálezy mají skutečný význam pro posouzení záměru a které pro něj nejsou relevantní, a případně provést upřesňující průzkumy. Z průzkumů na stranách 99 – 101 oznámení záměru nelze dovodit, zda jsou všechny údaje o rozmnožování živočichů skutečně podloženy terénními údaji, zvláště pak u méně běžných druhů (příkladem je třeba rozmnožování sluky lesní), průzkumy navíc obsahují chybné údaje (například rehek zahradní není zvláště chráněným druhem, oproti tomu strakapoud prostřední ano apod.),

- z dopravního hlediska není možné technické řešení záměru na základě doložených grafických příloh oznámení komplexně posoudit. Je proto třeba počítat s dílčími připomínkami k technickému řešení návrhu, které vyplynou z posuzování podrobnější dokumentace záměru. Konstatuje potřebu zachování podmínek pro budoucí realizaci nových železničních zastávek, které jsou obsaženy v platném územním plánu hlavního města Prahy. Pozitivně hodnotí skutečnost, že záměru zachovává možnost dodatečné realizace železniční zastávky Praha Malá Chuchle, přestože není obsažena v platném územním plánu,
- doporučuje doplnit odstavec „Ochranná pásma inženýrských sítí a staveb“ na str. 31 oznámení o výčet ochranných pásem zařízení elektrizační soustavy ve smyslu § 46 zákona č. 458/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Upozorňuje, že dojde ke střetu s vysokotlakými, středotlakými a nízkotlakými plynovody, které je nutné respektovat ve smyslu zákona č. 458/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně bezpečnostního a ochranného pásma. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení podmínek stanovených provozovatelem, Pražskou plynárenskou Distribucí, a.s.,
- konstatuje, že záměr je v souladu se zájmy města, a proto jej doporučuje k realizaci. Uvedené nepřesnosti a nedostatky je třeba odstranit ještě před vydáním územního rozhodnutí.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

#### ***Městská část Praha 5 ze dne 22. 5. 2012***

- bere na vědomí připomínky Úřadu městské části Prahy 5, odboru ochrany životního prostředí ze dne 22. 5. 2012 a nemá k záměru připomínky.

#### ***Městská část Praha 16 ze dne 21. 5. 2012***

- požaduje důsledné dodržování opatření k omezení nadměrného hluku během výstavby,
- požaduje specifikaci omezení železniční dopravy během výstavby v úseku Praha, Radotín – Praha, hl.n., včetně případné náhradní dopravy,
- požaduje vytvořit předpoklady pro vybudování zastávky Radotín – Sídliště, včetně nového podchodu pod tratí mezi komunikacemi Týřovická a K Berounce ve staničení v km 10,950 v další etapě výstavby,
- požaduje náhradou za zrušený úrovněvý přejezd v ulici na Betonce upravit realizované protipovodňové opatření u podjezdu ve staničení v km 9,393 trati tak, aby tento podjezd byl v případě povodně ochráněn a vytvořil spojnici mezi dvěma částmi Radotína, které jsou rozdělené železnicí,
- nepožaduje další posuzování záměru ve smyslu zákona.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

#### ***Magistrát hlavního města Prahy, odbor životního prostředí ze dne 11. 5. 2012***

- požaduje v dalších stupních projektové přípravy blíže specifikovat a zakreslit zábor lesních pozemků a doložit podrobnější mapovou dokumentací se zákresem záborů stavby a zakreslením stavebních objektů ve všech úsecích, které jsou ve vzdálenosti bližší než 50 m od okraje lesa,
- nejpozději v dokumentaci ke stavebnímu řízení provést stavební průzkum na přítomnost azbestu,

- zásadně nesouhlasí s alternativou umístění recyklační linky v prostoru nádrží Vršovice, přičemž v úvahu nepřipadají ani jiné lokality při železničních tratích od nádraží Smíchov směrem do širšího centra města,
- upozorňuje, že v kategorii národní přírodní památka (Barrandovské skály) je příslušným orgánem ochrany přírody Správa CHKO Český kras,
- navrhuje opatření na ochranu přírody a krajiny uvedené v oznámení záměru na str. 127 a 128 zapracovat do závěru zjišťovacího řízení,
- upozorňuje na nutnost zpracování havarijního plánu a jeho předložení na odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, jakožto příslušnému vodoprávnímu úřadu, ke schválení,
- požaduje, aby návrh stavby mostních objektů vycházel z normovaných hodnot dle ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemnímu komunikacemi a vedeními“,
- požaduje, aby ve fázi výstavby záměru byla zajištěna likvidace splaškových vod výhradně prostřednictvím mobilních WC s integrovanou jímkou splaškových vod, využitím stávajících WC v přilehlých železničních stanicích,
- považuje akumulaci splaškových vod v bezodtokých jímkách za výjimečně přípustnou, protože se má jednat pouze o část zařízení staveniště,
- nepožaduje pokračovat v dalším posuzování záměru.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

#### **Úřad městské části Prahy 5, odbor ochrany životního prostředí ze dne 22. 5. 2012**

- považuje za vhodné zahrnout podrobnější řešení rozsahu kácení dřevin se zakreslením ploch, kde budou dřeviny káceny – odstraňovány,
- požaduje upřesnit v dalších stupních projektové přípravy nakládání s technologickými vodami,
- požaduje zpracovat havarijní plán, který bude obsahovat návrh konkrétních preventivních opatření,
- požaduje vypracování povodňového plánu pro stavbu, který bude řešit plochy zařízení staveniště nacházející se v záplavovém území, a přijetí opatření pro minimalizaci škod jak na staveništi, tak na vodotečích pro případ zvýšených vodních stavů a povodňových situací,
- požaduje zajistit, jako preventivní opatření pro ochranu vod, odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů,
- požaduje neodstraňovat volným pálením dřevěné pražce; nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce odstraňovat na skládce skupiny S – nebezpečný odpad nebo ve spalovně nebezpečného odpadu,
- při důsledné aplikaci opatření uvedených v kapitole D.IV. oznámení nemá k realizaci navrhovaného záměru žádných připomínek či výhrad.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

#### **Hygienická stanice hlavního města Prahy ze dne 9. 5. 2012**

- uvádí, že výstavba záměru je akceptovatelná,
- konstatuje, že oznámení záměru je z hlediska ochrany veřejného zdraví zpracováno v dostatečném rozsahu, a proto nepožaduje další posuzování záměru dle zákona.

### ***Česká inspekce životního prostředí, OI Praha, ze dne 16. 5. 2012***

- z hlediska ochrany vod, ovzduší a odpadového hospodářství nemá k záměru připomínky.
- z hlediska ochrany přírody doporučuje pro minimalizaci vlivů stavebního záměru na jednotlivé složky životního prostředí (fauna, flóra) dodržet navržená opatření v kapitole D.IV. oznámení záměru.
- v případě zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů připomíná nutnost požádat o výjimku ze zákazů v souladu s ustanovením § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.
- nepožaduje další posuzování záměru.

*Připomínky byly zohledněny v podmínkách závěru zjišťovacího řízení.*

### ***Správa Chráněné krajinné oblasti Český kras ze dne 11. 5. 2012***

- uvádí, že podmínky pro realizaci stavby budou z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny na základě projektové dokumentace stanoveny v závazném stanovisku dle § 44 zákona o ochraně přírody a krajiny, vydaném v rámci územního a stavebního řízení,
- domnívá se, že záměr není nutné podrobit posouzení dle zákona.

### ***Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, ze dne 27. 4. 2012***

- požaduje popsat způsob likvidace technologických odpadních vod vznikajících během výstavby a způsob odvádění splaškových odpadních vod během provozu záměru,
- požaduje dodržet všechna navržená opatření v kapitole D.IV. oznámení záměru a zohlednit skutečnost, že zájmové území se nachází v blízkosti ochranných pásem vodních zdrojů a kříží záplavová území,
- požaduje respektovat aktivní zóny záplavových území a zajistit, aby během výstavby a realizovanými stavebními objekty nedošlo k ohrožení plynulosti odtoku vod,
- v případě dodržení výše uvedených požadavků, nepovažuje za bezpodmínečně nutné záměr posuzovat dle zákona.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

### ***Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků ze dne 23. 5. 2012***

- nemá konkrétní požadavky na doplnění dokumentace.

### ***Povodí Vltavy, s.p. ze dne 14. 5. 2012***

- požaduje, aby stavba byla navržena v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“ a mostní objekty a propustky na vodních tocích projektovat v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“.
- požaduje odvodnění tělesa trati navrhnout tak, aby (pokud to bude po technické stránce možné) bylo upřednostněno vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 vodního zákona. Případná vyústění srážkových vod na terén provést tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích.
- požaduje předložit dokumentaci pro územní řízení Povodí Vltavy, s.p. k vyjádření.

*Požadavky byly zapracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

### ***Josef Jůza ze dne 1. 5. 2012***

- požaduje realizaci železniční zastávky Praha-Radotín sídliště,
- považuje za žádoucí vybudovat zastávku Malá Chuchle,



- považuje za vysoce žádoucí zřídit podchod nebo nadchod v místě současného přejezdu z Dostihové ulice a vybudovat mimoúrovňové křížení se silnicí II/15 na hranici Hlavního města Prahy,
- požaduje v rámci realizace záměru vybudování přístupů do dotčených železničních zastávek na obou stranách železniční trati,
- navrhuje vzhledem k relativnímu nedostatku míst k možnému mimoúrovňovému překonání železniční trati provést část propustků v profilu,
- považuje za vhodné řešit bezbariérový přístup na nástupiště železniční stanice Radotín nejen výtahy, ale též šikmými rampami,
- za předpokladu, že stavba nebude nahrazovat výstavbu nové trati vedené přibližně podél dálnice D5 a že budou náležitě zohledněny výše uvedené připomínky, nepovažuje další posuzování záměru za nutné.

*Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

***Adam Chmelenský ze dne 13. 5. 2012***

- požaduje rozšířit podjezd spojující komunikace prvomájová a Vrážská (ve staničení trati km 9,393) tak, aby vyhovoval obousměrnému provozu vozidel,
- nesouhlasí se zrušením přejezdu mezi komunikacemi Na Betonce a Vrážská (ve staničení trati km 10,028),
- doporučuje při návrhu podjízdne výšky mostu (podjezdu trati) na silnici II. třídy č. 101 (ve staničení trati km 10,094) počítat s nadměrnými náklady vozidel,
- doporučuje přejezd silnicí II. třídy č. 115 – komunikace Karlická (ve staničení trati km 11,524) jako mimoúrovňový s ohledem na intenzitu dopravy na této pozemní komunikaci,
- požaduje obnovit historické cesty, které byly výstavbou trati v roce 1862 bez náhrady přerušeny,
- požaduje obnovit podchodem pro pěší spojení mezi komunikacemi K Lázním a U Starého stadionu ve staničení km 10,400,
- požaduje obnovit podchodem pro pěší spojení mezi komunikacemi K Berounce a Týřovická ve staničení trati km 10,950,
- požaduje záměr upravit tak, aby byl v souladu s konceptem územního plánu Hl. města Prahy, který počítá s výstavbou železniční zastávky Praha-Radotín sídliště,
- doporučuje navržené protihlukové stěny výšky 2,5 m ve staničení km 10,400 – 10,550, 10,750 – 11,150 a 11,550 – 11,750 nahradit izolační zelení, která kromě odstínění hluku zároveň výrazně sníží prašnost.

*Požadavky byly zpracovány do podmínek závěru zjišťovacího řízení.*

Žádný z dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti nepožadoval další posouzení záměru. Veškeré relevantní připomínky byly zahrnuty do podmínek závěru zjišťovacího řízení.

Příslušný úřad v průběhu zjišťovacího řízení vlivů záměru na životní prostředí přezkoumal podklady poskytnuté investorem v oznámení záměru zpracovaném v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu a zvážil, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo.

Použil přitom kritéria, která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, tj. kritéria dle přílohy III Směrnice Evropského parlamentu

a Rady 2011/92/EU ze dne 13. 12. 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (kodifikované znění), implementované do přílohy č. 2 k zákonu.

## **1. Charakteristické znaky záměru**

Rozsah záměru – odpovídá jednotlivému případu a vyplývá z možného a účelného členění rekonstrukce železničního svršku a úpravy železničního spodku, rekonstrukce mostních objektů, trakce, zabezpečovacího a silnoproudového zařízení trati Praha Smíchov – Beroun do jednotlivých etap s minimálním ovlivněním předchozích úseků a částečně podmiňujících následující úseky rekonstrukce trati.

Kumulace s ostatními záměry – rekonstrukce trati „Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ je první etapou rekonstrukce trati v úseku Praha Smíchov – Beroun (celkem 3 etapy). V návaznosti na posuzovanou stavbu se předpokládá realizace 2. etapy rekonstrukce. Vzhledem ke zpracování a předložení všech oznámení zároveň a rovněž provedení zjišťovacích řízení ve stejné době, mohly být kumulativní a synergické vlivy záměru s navazujícím úsekem důkladně zváženy a vyhodnoceny. Jiné záměry v konkrétní oblasti nejsou v současné době příslušnému úřadu známy, záměr tedy není ovlivněn žádným dalším záměrem a rovněž tak nemá vliv na jiné záměry, kromě výše uvedeného.

Využití přírodních zdrojů – v průběhu rekonstrukce železniční trati je uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože. V případě potřeby zajištění násypového materiálu do železničního tělesa pak záměr bude využívat především výkopové zeminy. Zásah do zemědělských půd bude minimální a převážně dočasný. Lesní půdy budou ovlivněny rovněž nevýznamně. Přírodní vodní zdroje nebudou využívány.

Produkce odpadu – tak jako u obdobných záměrů dojde k přechodnému zvýšení produkce odpadů v období výstavby. Záměr předpokládá recyklaci/využití většiny odpadů, přičemž část z nich bude znovu využita při rekonstrukci železničního spodku (štěrkové lože). S ostatním odpadem bude nakládáno v souladu s legislativou. Podrobný projekt nakládání s odpady je povinnou součástí projektové dokumentace.

Znečišťování a rušivé vlivy – tyto odpovídají rozsahu a účelu záměru a v souvislosti s tím, že se jedná o rekonstrukci stávající trati, nejsou tyto závažné, přičemž eliminace vlivů je řešitelná v projektové přípravě záměru. Zvýšené vlivy lze předpokládat v souvislosti s realizací rekonstrukce, tyto však budou pouze dočasné a nikterak významné. Naopak lze v souvislosti s rekonstrukcí a modernizací tratě předpokládat ve fázi provozu i se snížením některých stávajících vlivů na životní prostředí.

Riziko nehod s ohledem zejména na používané látky nebo technologie – riziko havárie vlaků lze vzhledem k modernizaci a rekonstrukci trati a instalaci zabezpečovacího zařízení kvantifikovat jako minimální.

## **2. Lokalizace záměru**

Při přezkoumání ekologické citlivosti oblasti byly vzaty v úvahu parametry území, které může být ovlivněno záměrem, a byly zváženy s ohledem na:

Stávající způsob využívání území – jedná se o rekonstrukci stávající železniční trati, která v daném úseku prochází převážně městskou zástavbou. Minimálně se dotýká zemědělských a lesních pozemků. Záměr vede v délce cca 1 km po hranici CHKO Český kras. Dále se dotýká či prochází na hranici nebo v blízkosti některých přírodních rezervací, přírodních památek a prvků územního systému ekologické stability.

Relativní četnost, kvalitu a schopnost regenerace přírodních zdrojů – v oblasti se nenachází přírodní zdroje, které by mohly být záměrem narušeny nebo negativně ovlivněny.

Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na:

- a) *územní systém ekologické stability krajiny* – v dotčeném území (v trase rekonstrukce železniční trati a jejím okolí) se nacházejí prvky územního systému ekologické stability nadregionální a lokální úrovně. Nadregionální prvky ÚSES s železničním koridorem nekolidují. Některé lokální prvky ÚSES železniční trať kříží.
- b) *zvláště chráněná území* – dotčené území leží na hranici CHKO Český kras, v dotčeném území jsou vyhlášeny přírodní rezervace, přírodní památky, národní přírodní památky a evropsky významné lokality (dále jen „EVL“). Jedná se o rekonstrukci stávající trati a zvýšení ovlivnění chráněné krajinné oblasti Český kras se proto nepředpokládá, přičemž veškeré stavební práce (včetně pohybu stavební mechanizace, deponování stavebních materiálů či odpadů atp.) na hranici území CHKO Český kras musí být navrženy tak, aby probíhaly výhradně v prostoru stávajícího tělesa dráhy, resp. drážních pozemků. Z hlediska ochrany EVL Prokopské údolí a EVL Chuchelské háje lze konstatovat, že se tyto lokality nacházejí mimo dosah vlivu záměru.
- c) *území přírodních parků* – dotčené území není součástí přírodního parku, nicméně svahy nad tratí jsou hranicí přírodního parku Radotínsko-Chuchelský háj.
- d) *významné krajinné prvky* – v dotčeném území se nachází významné krajinné prvky (dále jen „VKP“). Trať kříží 4 VKP. Jedná se o vodoteče, které jsou již dnes přemostěny (příp. převedeny propustkem), předmětným záměrem dojde k rekonstrukci přemostění.
- e) *území historického, kulturního nebo archeologického významu* – v dotčeném území se nachází území historického, kulturního nebo archeologického významu. Rekonstrukcí trati však nedojde k jejich přímému ovlivnění. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci ve stávající trase, nepředpokládají se archeologické nálezy.
- f) *území hustě zalidněná* – navržený záměr prochází hustě zalidněným územím. Pro snížení hlukové zátěže jsou v některých úsecích navrženy protihlukové stěny, případně individuální protihluková opatření.
- g) *území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)* – dotčené území není územím zatěžovaným nad míru únosného zatížení, nebyly zde zjištěny staré ekologické zátěže, které by vyžadovaly sanační zásah, a nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost navrhované stavby rekonstrukce železniční trati.

### **3. Charakteristické znaky možného dopadu**

Po zvážení všech vlivů záměru ve vztahu k výše uvedeným kritériím vyjmenovaných v bodu 1 a 2, zejména s ohledem na: rozsah vlivů (zasazené území a populaci), povahu vlivů vzhledem k jejich přesahování státních hranic, velikost a komplexnost vlivů, pravděpodobnost vlivů, dobu trvání, četnost a vratnost vlivů, a po shromáždění všech vyjádření k předmětnému záměru ve zjišťovacím řízení, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr, jehož vlivy nepřesahují hranice České republiky, nebude dále posuzován podle 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. Potřebná opatření na eliminaci negativních vlivů na životní prostředí budou zapracována do projektové

dokumentace záměru v dalších stupních přípravy. V tomto smyslu je vydáván rovněž tento závěr zjišťovacího řízení.

S ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí.

Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP383, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
(otisk úředního razítka)

**Obdrží:** - oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky