

# POSUDEK

o vlivech záměru

**„Modernizace traťového úseku**

**Praha Běchovice - Úvaly“**

na životní prostředí

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

Datum zpracování posudku: 14. ledna 2011

Zpracovatel posudku: Ing. Václav Obluk

Morseova 245  
109 00 Praha 10 – Petrovice

*korespondenční adresa:*

*Lékořicová 166  
104 00 Praha 10 – Křeslice*

telefon: 604 825 980

e-mail: [vaclav.obluk@volny.cz](mailto:vaclav.obluk@volny.cz)

Osvědčení odborné způsobilosti: č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998, resp.  
autorizace, prodloužená rozhodnutím MŽP č.j.: 14798/ENV/06  
ze dne 21. 3. 2006

## **Prohlášení zpracovatele posudku**

Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí (dále jen „posudek“) jsem zpracoval jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 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 č. 100/2001 Sb.“), ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 14798/ENV/06 ze dne 21. 3. 2006, podle požadavků vyplývajících z § 9 citovaného zákona.



Ing. Václav Obluk

## OBSAH

	strana
ÚVOD	4
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. Název záměru	
2. Kapacita (rozsah) záměru	
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
4. Obchodní firma oznamovatele	
5. IČ oznamovatele	
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	5
1. Úplnost dokumentace	5
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	7
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	25
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	25
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	26
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	26
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	27
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	66
VII. NÁVRH STANOVISKA	67
PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	80

## ÚVOD

Posuzovaný záměr oznamovatele Správa železniční dopravní cesty, státní organizace „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ představuje modernizaci traťového úseku v délce technologicky modernizované trati 13,162 km (od žkm 384,423 do žkm 397,585). Modernizace traťového úseku je řešena rekonstrukcí železničního svršku a spodku se zachováním stávající polohy kolejí.

Účelem posuzovaného záměru je řešení v současné době již nevyhovujícího technického stavu trati, která je součástí koridorové železniční trati Česká Třebová - Praha (součástí I. železničního národního koridoru Děčín st. hr. - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav st. hr./Lanžhot st. hr.), se současným zvýšením spolehlivosti a bezpečnosti provozu a zohledněním aspektů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Posuzovaný záměr je v dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) předložen v jedné technické variantě s tím, že návrh protihlukových opatření pro etapu provozu je s ohledem na aspekt krajinného rázu zpracován ve dvou variantách, a to jednak ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc, jednak ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc. Vlivy záměru jsou přitom v relevantních aspektech životního prostředí a veřejného zdraví hodnoceny vůči nulové variantě (tj. stavu bez modernizace trati,) která tak zároveň představuje variantu referenční.

Časový návrh realizace stavby předpokládá zahájení stavby v roce 2011 a dokončení stavby v roce 2014.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s předloženým záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož součástí je kromě jiného i příslušné oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“, dokumentace a tento posudek.

Jedním z nezbytných podkladů pro následná řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení předmětného záměru, je i stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

## **I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **1. Název záměru**

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly

### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly v délce technologicky modernizované trati 13,162 km (od žkm 384,423 do žkm 397,585). Modernizace traťového úseku je řešena rekonstrukcí železničního svršku a spodku se zachováním stávající polohy kolejí.

### **3. Umístění záměru**

kraj: Hlavní město Praha

obec: Hlavní město Praha

městská část: Praha 21

katastrální území: Běchovice, Klánovice, Újezd nad Lesy

kraj: Středočeský

obec: Úvaly (katastrální území Úvaly u Prahy)  
Tuklaty (katastrální území Tuklaty)

### **4. Obchodní firma oznamovatele**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

### **5. IČ oznamovatele**

70994234

### **6. Sídlo oznamovatele**

Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1 – Nové Město

## **II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE**

### **1. Úplnost dokumentace**

Dokumentace je zpracována v členění podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům cit. zákona.

Pokud jde o vlastní rozsah dokumentace, je vzhledem k charakteru záměru, jeho situování a s ohledem na vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Rozsah dokumentace je vcelku vyvážený, podrobnosti jsou soustředěny do přílohové části dokumentace.

Zvýšená pozornost byla správně věnována hodnocení zdravotních rizik, které je založené na výsledcích akustické studie, vyhodnocení expozice vibrací a rozptylové studie, a dále hodnocení vlivů na přírodu. Odpovídající pozornost byla v dané etapě přípravy záměru věnována i ostatním aspektům vlivů na životní prostředí.

Dokumentace se soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem a odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V dokumentaci jsou však i nepřesnosti, resp. nedopatření, týkající se některých nesprávně uváděných údajů, které jsou komentovány v příslušných částech tohoto posudku (v tomto směru měla být větší pozornost věnována konečné redakci textu dokumentace). Z celkového pohledu však tyto nepřesnosti, resp. nedopatření, nemohly zásadně ovlivnit výsledek hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci. Celkově lze posuzovanou dokumentaci hodnotit z hlediska jejího rozsahu a kvality jako standardní.

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., sloužily k potvrzení predikce vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a zejména pak k návrhu podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví a neměly vliv na výsledek hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření v průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a týkaly se posuzovaného záměru, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro příslušná následná řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

*Poznámka: Vlastní náplň příslušných částí dokumentace je komentována v následujících částech posudku.*

#### **Shrnutí hodnocení zpracovatele posudku**

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí a veřejné zdraví je s ohledem na podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Při posuzování vlivů předloženého záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vystupuje do popředí, s ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci, problematika vlivů na veřejné zdraví, a to především z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (tyto vlivy se jeví ve vztahu k dalším potenciálním vlivům posuzovaného záměru hodnoceným v dokumentaci jako dominantní). Přitom ve vztahu k infrastrukturnímu charakteru záměru jde z komplexního hlediska o sladění zájmů na zajištění spolehlivosti a bezpečnosti železničního provozu na jedné straně a na ochraně životního prostředí a veřejného zdraví na straně druhé.

Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr svým charakterem liniové stavby se zachováním stávající polohy kolejí neposkytuje možnosti vedoucí k vyloučení vlivů, byla pozornost při posouzení zaměřena zejména na opatření k ochraně veřejného zdraví ve vztahu k hlukové zátěži a vibracím.

## 2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

### ČÁST B dokumentace ÚDAJE O ZÁMĚRU

#### B.I. Základní údaje

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se posuzovaného záměru, včetně možnosti kumulace s jinými záměry, je uvedeno zdůvodnění potřeby záměru, popis technického a technologického řešení a výčet dotčených územních samosprávných celků potenciálně zasažených předpokládanými vlivy záměru.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

Údaje v této části dokumentace včetně popisu technického a technologického řešení záměru jsou v zásadě dostačující k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ve vztahu k údajům týkajícím se umístění záměru (uváděným na str. 7 a 20 dokumentace) se pouze zpřesňuje, že správné k.ú. je Úvaly u Prahy (nikoliv Úvaly). Z formálního hlediska se dále uvádí, že se záměrem není spojen zábor pozemků ze zemědělského půdního fondu v I. třídě ochrany (viz nepřesný údaj na str. 20 dokumentace), nýbrž zábory příslušných pozemků v III., IV. a V. třídě ochrany (viz údaje na str. 25 dokumentace).

Pokud se obecně jedná o záležitost týkající se potřeby záměru, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud jde o záležitosti vztahu záměru k územně plánovací dokumentaci, které byly součástí obdržených vyjádření k dokumentaci (tj. záležitosti týkající se nové železniční zastávky Běchovice střed a předpokládaného zaústění nové vysokorychlostní železniční trati), resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, je třeba zopakovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru je vydáváno až na základě příslušných následných řízení k povolení záměru, ve kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnými územně plánovacími dokumentacemi.

#### B.II. Údaje o vstupech

##### B.II.1. Půda

Trvalý zábor pozemků ze zemědělského půdního fondu činí 724 m<sup>2</sup> (z toho 21 m<sup>2</sup> v III. třídě ochrany, 140 m<sup>2</sup> v IV. třídě ochrany a 563 m<sup>2</sup> v V. třídě ochrany). Dočasný dlouhodobý zábor se nevyžaduje. Na odnímaných plochách není doporučeno provádět žádnou skrývku (jedná se o zábory bezprostředně přiléhající k drážnímu tělesu, které jsou tvořeny hlinitokamenitou navážkou).

Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa činí 1 132 m<sup>2</sup>, dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa činí 913 m<sup>2</sup>.

## B.II.2. Voda

### *Výstavba*

Voda bude odebírána jednak pro sociální účely, jednak pro potřeby stavby. Nároky na pitnou vodu jsou orientačně vyčísleny na 2 838 m<sup>3</sup>/rok. Nároky na technologickou vodu nejsou specifikovány. Upřesnění požadavků na dodávky vody a určení jejího množství bude provedeno v prováděcích projektech.

### *Provoz*

Etapa provozu negeneruje žádné nové nároky na vodu.

## B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

V rámci stavby budou spotřebovávány standardní stavební hmoty.

## B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

### *Výstavba*

Bude nutné zajistit nezbytné úpravy stávajících komunikací, které budou dotčeny stavbou (v dokumentaci je uveden přehled úprav).

### *Provoz*

Železniční provoz bude smíšený tříkolejný pravostranný, ve stejnosměrné trakční proudové soustavě 3 kV, se zábrzdou vzdáleností 1 000 m. Traťová rychlost bude v celém úseku max. 160 km/hod s omezením ve vnitřním obvodu v železniční stanici Úvaly (pro jednotlivé druhy vlaků je však určena tzv. stanovená rychlost, kterou nesmí vlak překročit ani v případě, že trať umožňuje rychlost vyšší). Intenzita dopravy se zvýší jen minimálně.

## **Hodnocení zpracovatele posudku**

**Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vystihují údaje uvedené v této části dokumentace podstatu vstupů spojených s posuzovaným záměrem a lze se s nimi vzhledem k charakteru záměru v zásadě ztotožnit s tím, že zřejmě nedopatřením došlo (oproti příslušnému rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí) k uvedení odlišných údajů týkajících se odnětí pozemků plnění funkcí lesa. Podle tohoto rozhodnutí (SZn. S-MHMP-486585/2008/OOP-IV-578/R-24/2009/Šed ze dne 12. 3. 2009) se povoluje trvalé odnětí částí pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 1 106 m<sup>2</sup> a dočasné odnětí částí pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 848 m<sup>2</sup> (dále se dočasně omezuje využívání pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 424 m<sup>2</sup>, které je spojeno s kabelovým vedením, resp. jeho ochranným pásmem). Ve vztahu k rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, je zřejmé, že v rámci další přípravy záměru je nutno toto rozhodnutí respektovat.**

V rámci další přípravy záměru se dále doporučuje aby zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa byly precizovány s cílem jejich minimalizace. Relevantní opatření týkající se záborů pozemků je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

**Pokud jde o intenzitu dopravy, relevantní údaje jsou uvedeny v části B.III.4 dokumentace.**

## B.III. Údaje o výstupech

### B.III.1. Ovzduší

#### *Výstavba*

Jediným dočasným bodovým zdrojem znečištění ovzduší mohou být recyklační linky (v Úvalech a Běchovicích). Emisní tok tuhých znečišťujících látek z recyklační stanice je vyčíslen na 0,29 g/s (pro výpočet rozptylové studie byl uvažován i nakladač s emisním tokem 0,0376 g/s).

V případě liniového zdroje znečištění ovzduší (komunikace) se předpokládají emise 5,68.10<sup>-6</sup> g/m.s NO<sub>x</sub>, 3.10<sup>-8</sup> g/m.s benzen a 2,64.10<sup>-7</sup> g/m.s PM<sub>10</sub>.



V případě plošného zdroje znečištění ovzduší se u stání nákladních automobilů předpokládají emise  $1,183 \cdot 10^{-3}$  g/s  $\text{NO}_x$ ,  $5,49 \cdot 10^{-5}$  g/s  $\text{PM}_{10}$  a  $1,5 \cdot 10^{-5}$  g/s benzenu, u pohybů nakladačů na staveništi se předpokládají emise 0,1123 g/s  $\text{NO}_x$ ,  $4,325 \cdot 10^{-3}$  g/s  $\text{PM}_{10}$  a  $2,5 \cdot 10^{-5}$  g/s benzenu.

*Provoz*

Bodové, liniové ani plošné zdroje znečištění ovzduší nevzniknou.

### Hodnocení zpracovatele posudku

Nejprve se uvádí, že konstatování na str. 35 dokumentace, že: „*Naopak elektrifikací řešeného úseku dojde ke snížení emisí z železniční dopravy tím, že stávající motorová trakce bude nahrazena trakcí elektrickou.*“ je nepatřičné, neboť trať je již elektrifikovaná (obdobná nepatřičná konstatování jsou uvedena i na str. 106 a str. 110 dokumentace).

Pokud jde o emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce  $\text{PM}_{10}$ , v etapě výstavby, které mohou být potenciálně nejvýznamnějším aspektem, je třeba konstatovat, že reálná velikost těchto emisí bude kromě jiného záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje sekundární prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna řadou technických a organizačních opatření, zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a popřípadě skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, a to zejména v blízkosti obytných oblastí.

Pokud se jedná o recyklační základny, i když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru a ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.

Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečištění ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### B.III.2. Odpadní vody

*Výstavba*

Splaškové odpadní vody budou vznikat v areálech stavebních firem a budou řešeny v rámci těchto areálů. Na základě předpokládaných počtů zaměstnanců lze odhadnout produkci splaškových vod na cca  $2\,838 \text{ m}^3$ . Na staveništi nebudou vznikat splaškové vody (budou využity mobilní buňky WC).

Srážkové odpadní vody lze očekávat u recyklační linky v objemu  $171 \text{ m}^3$  (harmonogram výstavby předpokládá, že v průběhu roku nebudou recyklační prostory v provozu souběžně). Budou odváděny do kalové jímky a dále (podle znečištění) vypouštěny přímo do toku nebo odváženy na vhodnou čistírnu odpadních vod. Obdobně je nutno realizovat zemní jímky nebo jiná opatření pro drobná zařízení staveniště (mosty, propustky) v případě, že hrozí nebezpečí znečištění povrchových vod.

Technologické odpadní vody vznikají v zařízeních staveniště mimo posuzovaný záměr.

*Provoz*

Nevznikají nové objemy splaškových vod (budou zachována stávající zařízení ČD a SŽDC).

Nevznikají významnější nové objemy srážkových vod (záměr negeneruje významnější nové zpevněné plochy).

Nevznikají nové technologické vody.

### Hodnocení zpracovatele posudku

K uvedeným údajům nejsou vzhledem ke stupni přípravy a charakteru záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) zásadní připomínky s tím, že v rámci plánu organizace výstavby budou řešena i opatření k ochraně vod v etapě výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### B.III.3. Odpady

##### Výstavba

Při provádění stavby vzniknou odpady kategorie „ostatní“ i „nebezpečný“. V dokumentaci je uveden přehled odpadů ze stavební činnosti, jejich množství a způsobu nakládání s odpadem.

##### Provoz

Odpady budou vznikat při případných opravách, resp. udržovacích pracích na trati a podléhají trvalými smlouvami zajištěnému odběru (druhy odpadů se nebudou výrazněji lišit od stávajícího stavu).

### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) a možnou produkci odpadů nelze při dodržování obecně závazných právních předpisů na úseku odpadového hospodářství očekávat z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví nestandardní situace s nepříznivým vlivem na životní prostředí. Zvýšenou pozornost je však třeba věnovat etapě výstavby. Jako prioritní se jeví požadavek, aby nakládání se snímaným šterkem z kolejového lože, vytěženou zemínou a materiálem z demolic bylo podřízeno zjištěným hodnotám koncentrací škodlivých látek.

Relevantní opatření týkající se odpadového hospodářství jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### B.III.4. Ostatní výstupy

##### Hluk

##### Výstavba

V dokumentaci, resp. v akustické studii jsou uvedeny zdroje hluku, tj. jednotlivé stavební mechanismy (s uvedením akustické charakteristiky  $L_{PA}$  ve 3 m) a dopravní obsluha jako liniový zdroj hluku (s předpokládanou intenzitou 10 NA/den).

##### Provoz

Železniční trať je liniovým zdrojem hluku v důsledku provozu vlaků po železnici. V dokumentaci, resp. v akustické studii jsou uvedeny intenzity vlaků osobní a nákladní dopravy pro stávající a výhledový stav.

##### Vibrace

Vibrace budou vznikat během výstavby, zejména při hutnění násypů, stavbě tunelů a zemních pracích a za provozu v důsledku jízdy vlaků po železniční trati. Řada opatření spojených s modernizací trati bude mít za následek snížení hodnot vibrací šířících se do okolí.

##### Záření

Modernizace není žádným zdrojem radioaktivního či elektromagnetického záření (technologická zařízení, která mohou produkovat elektromagnetické záření, např. transformátory, jsou umístěna v odpovídajících prostorách na drážních pozemcích s přístupem pouze pro obsluhu a ohrožení veřejnosti je vyloučeno).

##### Zápach

Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat, že by byl zdrojem zápachu.

#### Jiné výstupy

Nejsou známy jiné výstupy.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

K této části dokumentace, která se má prioritně týkat údajů o výstupech (tj. údajů o emisních charakteristikách), nejsou s ohledem na přílohovou část dokumentace (akustickou studii a vyhodnocení expozice vibracím) zásadní připomínky s tím, že řešení vlivů na hlukovou situaci a stav vibrací, je komentováno dále, v souvislosti s komentářem týkajícím se hodnocení vlivů na veřejné zdraví, resp. hodnocení hlukové situací a stavu vibrací. Spojování záměru s vibracemi při „stavbě tunelů“ je nepatřičné, záměr není spojen s výstavbou tunelů.

Na tomto místě se pouze uvádí, že oproti stávající situaci, tj. bez realizace posuzovaného záměru, se v případě modernizace trati a realizace navržených protihlukových a antivibračních opatření situace výraznělepší.

Relevantní opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### B.III.5. Doplňující údaje

Není nezbytné uvádět žádné další doplňující informace.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru nejsou k této části dokumentace připomínky.

#### ČÁST C dokumentace

#### ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Dokumentace obsahuje výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristiku současného stavu životního prostředí v dotčeném území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

Nejprve se uvádí, že v této části dokumentace by s ohledem na charakter záměru měly být uvedeny údaje týkající se stávající akustické situace a stavu vibrací a rovněž i transparentní zhodnocení únosného zatížení životního prostředí. Toto opomenutí však z věcného hlediska není zásadní, neboť relevantní údaje jsou uvedeny v dalších částech dokumentace, resp. příslušných přílohách dokumentace. Z těchto údajů vyplývá, že v současné době lze životní prostředí zájmového území podél železniční trati charakterizovat z hlediska akustické situace a vibrací jako silně zatížené. Naopak údaje týkající se ochrany čistoty vod (viz str. 65 dokumentace) nebo údaje o vlivech záměru (viz str. 103 dokumentace) do této části dokumentace nepatří.

Celkově však lze konstatovat, že s ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) byla v dokumentaci pozornost věnována všem dostupným environmentálním charakteristikám zájmového území, které by mohly být vlivy posuzovaného záměru potenciálně významně ovlivněny, zejména pak akustické situací, stavu vibrací a přírodě.

## ČÁST D dokumentace

### KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

#### D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

##### D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

###### *Výstavba*

###### Znečištění ovzduší

Lze očekávat bodové, liniové i plošné zdroje znečištění ovzduší a očekávat krátkodobě navýšení emisí a částečnou změnu imisní zátěže (zejména prašnosti). Vzhledem k současné fázi přípravy nelze množství emitovaných škodlivin seriózně stanovit (rozptylová studie byla zpracována pouze v případě recyklační základny s tím, že vzhledem k dočasnosti zdroje by jeho provoz mohl být považován za akceptovatelný).

###### Hluková zátěž

Stavební práce budou nepochybně zdrojem zvýšeného obtěžování obyvatel domů situovaných v blízkosti prostoru stavebních prací. Z hlediska rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku je podstatné, že hluku ze stavby budou obyvatelé exponováni pouze v denní době a vzhledem k postupu stavby bude pouze dočasně charakteru. Přímé zdravotní riziko této hlukové zátěže je proto možné vyloučit.

###### *Provoz*

###### Znečištění ovzduší

Vzhledem k charakteru záměru nepředstavuje provoz žádný nový zdroj emisí ovlivňující imisní zátěž zájmového území.

###### Hluková zátěž

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u relativně významné části obyvatel hodnocené zájmové oblasti okolí posuzovaného traťového úseku překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku.

Na základě kvantitativního odhadu lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je cca 3 000 obyvatel hodnocených 5 sídel v zájmovém území posuzovaného traťového úseku z celkového počtu 18 380 obyvatel hlukem z železniční dopravy obtěžováno a cca 1 850 obyvatel je hlukem rušeno ve spánku. To představuje cca 16 %, resp. 10 % z celkového počtu obyvatel těchto sídel.

Realizací záměru se tento stav celkově významnělepší, neboť i bez realizace protihlukových opatření se počet obyvatel obtěžovaných a rušených ve spánku vlivem hluku z železniční dopravy snižuje zhruba o polovinu.

K dalšímu snížení cca o 20 % by mělo dojít vlivem výstavby protihlukových stěn (ve variantě 1 k limitu hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž), kdy procento obtěžovaných a rušených obyvatel z celkového počtu obyvatel hodnocených sídel klesá na 7 %, resp. 4 %. Ve variantě 2 s korekcí hygienického limitu na starou hlukovou zátěž vychází 8,5 % obtěžovaných a 5 % rušených obyvatel ve spánku.

###### Sociální a ekonomické důsledky

Předpokládá se určité omezení dopravní obslužnosti v době výstavby (výluky, zpoždění apod.). Po realizaci stavby dojde ke zlepšení situace pro osoby se sníženou mobilitou, zvýší se komfort cestování.

##### Hodnocení zpracovatele posudku

**Nejprve se uvádí, že hodnocení zdravotních rizik, které je přílohou 14 dokumentace, bylo detailně provedeno z hlediska hluku. S ohledem na charakter záměru je možno tento přístup akceptovat s tím, že v rámci další přípravy záměru bude položen důraz na řešení, resp. omezení vibrací z provozu na modernizované trati.**

**S ohledem na údaje soustředěné v akustické studii, která je přílohou 11 dokumentace, lze se závěry hodnocení zdravotních rizik v zásadě souhlasit s tím, že ve vztahu k hlukové situaci je zapotřebí vnímat, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou**

stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku je třeba zajistit následující opatření:

- V rámci další přípravy záměru zpracovat aktualizovanou hlukovou studii s cílem optimalizovat protihluková opatření s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, s tím, že útlum hluku z provozu na modernizované trati bude založen na primárních protihlukových opatřeních (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření).
- Na základě aktualizované hlukové studie zpracovat pro objekty, kde prokazatelně nebude možno technickými opatřeními (včetně protihlukových stěn) dosáhnout dodržení příslušných hygienických limitů hluku, návrh individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

- K ověření predikovaných ekvivalentních hladin akustického tlaku v aktualizované hlukové studii a k ověření účinnosti protihlukových opatření provést v dohodě s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hluku k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity hluku podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření.

Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky vibrací je třeba zajistit následující opatření:

- V rámci další přípravy záměru optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací (tj. optimalizovat řešení železničního svršku a spodku s použitím pružného upevnění kolejnic a s případným použitím antivibračních rohoží a dalších opatření).
- K ověření účinnosti antivibračních opatření provést v dohodě s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření vibrací k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity vibrací podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření.

Ve vztahu k rozvojovým záměrům obcí je pak z hlediska ochrany veřejného zdraví důležité, aby v návaznosti na další přípravu záměru a jeho konečné řešení byly příslušným obcím a krajům předloženy podklady pro event. zpřesnění územně plánovací dokumentace, a to zejména ve vazbě na potřebu respektovat izolinie 50 dB pro hlukovou zátěž v noční době a 74 dB pro šíření vibrací v noční době.

Pokud jde o etapu výstavby (i když půjde o vlivy časově omezené), dodržení hygienických limitů hluku ze stavební činnosti musí být předmětem řešení v rámci další přípravy záměru, a to na základě plánu organizace výstavby a hlukové studie pro etapu výstavby s tím, aby organizačními a technickými opatřeními v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Ve vztahu k charakteru posuzovaného záměru a při dodržení navržených podmínek rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze předpokládat, že ovlivnění obyvatelstva bude celkově přijatelné (oproti nulové variantě lze celkově očekávat výrazné zlepšení situace).

Relevantní opatření k ochraně veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.I.2. Vlivy na ovzduší

##### *Výstavba*

Stavební práce mohou být zdrojem prašnosti, a to především sekundární. Dále lze očekávat krátkodobé navýšení emisí z nákladní dopravy a tudíž lze očekávat i částečnou změnu imisní zátěže podél komunikací (v dokumentaci jsou formulovány doporučení pro omezení zejména sekundární prašnosti).

Za bodový zdroj znečišťování ovzduší lze považovat proces recyklace šterkového lože (drcení a třídění materiálu ze šterkového lože). Z výsledků rozptylové studie (řešící příspěvky suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> z recyklační základny v Úvalech a Běchovicích) je patrné, že v bezprostředním okolí recyklační základny může dojít k překročení imisního limitu z hlediska 24 hodinového aritmetického průměru (maximální vypočtený příspěvek činí 58,61 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>). V prostorech s obytnou zástavbou je již tento příspěvek podstatně nižší a dosahuje maximálně 32,43 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>, což je pod stanoveným limitem. Se zvyšováním vzdálenosti od recyklační základny se příspěvky suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> k imisní zátěži výrazně snižují. Ve vztahu k ročnímu

aritmetickému průměru je dosažen nejvyšší příspěvek k imisní zátěži do  $1,256 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{PM}_{10}$ . Tento příspěvek lze označit za nevýznamný.

Vzhledem k navrženému umístění recyklační základny lze její vliv na imisní zátěž jako dočasného zdroje znečišťování ovzduší označit za málo významný.

*Provoz*

Elektrifikací železniční tratě lze v nejbližším okolí očekávat pokles imisní zátěže v z důvodů přechodu motorové trakce na trakci elektrickou.

### Hodnocení zpracovatele posudku

Nejprve se uvádí (jak již bylo výše zmíněno), že konstatování na str. 110 dokumentace, že: „Elektrifikací železniční tratě lze v nejbližším okolí očekávat pokles imisní zátěže z důvodů přechodu motorové trakce na trakci elektrickou“ je nepatřičné, neboť trať je již elektrifikovaná.

Pokud se jedná o recyklační základny, i když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru a ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.

V souvislosti se znečištěním ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce  $\text{PM}_{10}$  se dále uvádí, že vypočtená krátkodobá maxima imisních koncentrací nejsou nejvhodnější charakteristikou zvoleného místa, protože nedávají informaci o četnosti výskytu těchto hodnot. Výpočtem zjištěná hodnota je pouze teoretická a může i nemusí v průběhu roku nastat. Ve skutečnosti se nejvyšší koncentrace vyskytují po krátký čas několika hodin či desítek hodin během roku. Vypočtené krátkodobé koncentrace jsou tak spíše doplňkovými údaji charakterizujícími změny imisní situace v lokalitě, které umožňují postihnout rozdíly v území z hlediska možného výskytu extrémních koncentrací. Tyto hodnoty však nelze porovnávat s měřenými hodnotami krátkodobých koncentrací a nelze je s nimi ani počítat. Nejlepší charakteristikou posuzovaného místa je proto průměrná roční koncentrace, která obsahuje vliv větrné růžice charakteristické pro dané místo a tedy i vliv četnosti výskytu krátkodobých koncentrací, takže zohledňuje jak vliv emisí, tak průběh meteorologických parametrů. Kromě toho je méně ovlivněna náhodnými skutečnostmi, takže přesnost jejího výpočtu je vyšší a může být spolehlivěji považována za míru znečištění zvoleného místa.

Dále je třeba ve vztahu k emisím tuhých znečišťujících látek z plošných zdrojů uvést, že vyčíslení emisí tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce  $\text{PM}_{10}$ , je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce  $\text{PM}_{10}$ , jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí a tím i imisní zátěž může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a popřípadě skrápěním nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, zejména v blízkosti obytných oblastí.

Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

#### Hluk

##### *Výstavba*

Z výsledků akustické studie je zřejmé, že v některých částech bude docházet ke krátkodobému překračování hygienického limitu. V dalších stupních projektové dokumentace musí být sestaven podrobnější harmonogram stavebních prací, ověřena akustická situace a optimalizována protihluková opatření

##### *Provoz*

Z výpočtů akustické studie vyplývá, že ve výhledovém roce 2015 dochází vlivem modernizace traťového úseku k výraznému zlepšení akustické situace v denní i v noční době (podrobnosti jsou uvedeny v akustické studii).

V akustické studii byl návrh protihlukových opatření zpracován ve dvou variantách (varianta 1 - ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc, varianta 2 - ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc). I přes návrh protihlukových clon jsou v obou variantách navržena individuální protihluková opatření u některých objektů, které jsou v těsné blízkosti dráhy.

#### Vibrace

Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění (vibrací) je velmi obtížné (závisí na mnoha aspektech, jako např. kvalitě železničního svršku a spodku, geologických poměrech, vzdálenosti, druhu, stáří, kvalitě a technického stavu budovy).

Výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou maximálně přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však nutné připomenout, že modernizací tratě se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími (nové kolejnice, jejich pružné upevnění s přímým uložením kolejnice, výměna pražců, zkvalitnění šterkového lože, obnova železničního spodku). Tento kvantitativní posun bude mít za následek i lepší funkci kolejové dráhy jako celku a tím i snížení hodnot vibrací šířících se do okolí (dle měření na již realizovaných úsecích se jedná o zlepšení cca o 5 – 7 dB).

Z výsledků provedených měření stávajícího stavu vibrací vyplývá nutnost realizovat antivibrační opatření v místech, kde je trať vedena v blízkosti zástavby.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

**Jak již bylo výše uvedeno (v hodnocení části D.I.1. dokumentace), ve vztahu k hlukové situaci je zapotřebí vnímat, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).**

**Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace tratí dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.**

**Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo tratí, lze uvést následující:**

- **V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;**



- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky vibrací, tj. ke snížení vibrací, je v rámci další přípravy záměru nutno položit důraz na řešení, resp. omezení vibrací z provozu na modernizované trati, tj. optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací (optimalizovat řešení železničního svršku a spodku s použitím pružného upevnění kolejnic a s případným použitím antivibračních rohoží a dalších opatření).

Pokud se jedná o vibrace ve vztahu k jejich účinkům na stavební objekty, které se posuzují na základě hodnot rychlosti kmitání podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva, lze usuzovat, že navržená antivibrační opatření k ochraně zdraví zajistí i dodržení požadavků podle ČSN 73 0040. V této souvislosti se přesto doporučuje, aby v rámci optimalizace antivibračních opatření bylo reflektováno i dodržení normových hodnot rychlosti šíření vibrací podle ČSN 73 0040. Dále se doporučuje, aby k ověření účinnosti antivibračních opatření bylo provedeno i kontrolní měření rychlosti šíření vibrací k prokázání souladu reálného stavu s normovými hodnotami rychlosti šíření vibrací podle ČSN 73 0040.

Pokud jde o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno (i když půjde o vlivy časově omezené), dodržení hygienických limitů hluku ze stavební činnosti musí být předmětem řešení v rámci další přípravy záměru, a to na základě plánu organizace výstavby a hlukové studie pro etapu výstavby s tím, aby organizačními a technickými opatřeními v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace a stavu vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

##### Vliv na charakter odvodnění oblasti a na vodní toky

V oblasti se nachází málo propustné horniny a území má špatné spádové poměry (v podélných příkopech tratě, místy až ve štěrkovém loži, se ve větším rozsahu vyskytuje podzemní vody, převážná část území podél tratě je často trvale zamokřená). Nový návrh odvodňovacího zařízení zachovává původní koncepci odvodnění (odvodnění zajišťuje pouze odtok povrchových vod z drážního tělesa,

neodvodňuje se území lesa a nesnižuje se hladina podzemní vody v přilehlých oblastech lesa, stávající systém příkopů zůstává zachován, příkopy a další odvodňovací zařízení se vyúsťují do vodotečí, propustků, mostů a recipientů - lužinných vodních ploch s volnou hladinou, příkopy pod hladinou podzemní vody budou se zpevněnými svahy, tvary zemního tělesa budou navrženy s minimálním záborem pozemků).

#### Vliv na jakost vod

Obecně lze za hlavní rizika zhoršení jakosti podzemní vody považovat případné havárie. Na ploše zařízení staveniště i v obvodu celé stavby je třeba dodržet bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými látkami. Zabezpečení recyklační základny musí maximálně eliminovat riziko kontaminace vod. Z hlediska produkce odpadních vod v etapě výstavby jsou navržena příslušná opatření. Samotný provoz na trati nemůže zásadně ohrozit čistotu vody, ohrožení vod by bylo možné pouze při lokální havárii.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky s tím, že v rámci plánu organizace výstavby budou řešena i opatření k ochraně vod v etapě výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.I.5. Vlivy na půdu

##### Zábory

Trvalý zábor pozemků ze zemědělského půdního fondu představuje 724 m<sup>2</sup> v třídě ochrany III-V (bonitně průměrné až podprůměrné půdy), které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa představuje 1 132 m<sup>2</sup>, dočasný zábor 913 m<sup>2</sup>. Jedná se o velmi malé zábory a malý vliv na životní prostředí.

##### Znečištění půdy

Záměr nevyvolává při běžném provozu riziko kontaminace půdy.

##### Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy

Záměr není spojen s výraznější změnou místní topografie a nemá vliv na stabilitu a erozi půdy.

##### Vlivy na zvláště chráněné části přírody

Záměr probíhá podél hranice PR Klánovický les – Cyrilov. Významný vliv se zde neočekává.

##### Vlivy v důsledku ukládání odpadů

V rámci výstavby a provozu bude prováděno pouze shromažďování odpadů.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky. Zábory pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou akceptovatelné s tím, že v rámci další přípravy záměru budou tyto zábory precizovány s cílem jejich minimalizace.

Relevantní opatření týkající se ochrany půdy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr nepředstavuje významné vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.

### Hodnocení zpracovatele posudku

**S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace připomínky.**

#### D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

##### Vliv na faunu

V průběhu realizace záměru je třeba zabezpečit minimální zásah do mokřadních formací a periodických tůň (populací obojživelníků).

V dokumentaci jsou uvedena opatření.

##### Vliv na flóru

Nepředpokládá se, že dojde k výrazně negativnímu flóry v bezprostředním prostoru dráhy (nebyly zde nalezeny druhy, které by byly vysloveně vzácné, ohrožené nebo reliktní).

K zásadnějšímu vlivu v přírodních biotopech s vyšší mírou přírodního charakteru dojde v km 394 (komplex několika tůň v patě železničního náspu), kde nelze vyloučit dočasně i trvale negativní ovlivnění populací běžných a chráněných druhů rostlin (C3 – *Salix rosmarinifolia*, *Spiraea salicifolia*, C4a – *Utricularia australis*, *Valeriaana dioica*) podle Černého a červeného seznamu cévnatých rostlin ČR.

Možný negativní následek lze předpokládat v šíření některých nepůvodních a synantropních druhů do okolních biotopů.

Dojde k významnému zásahu do stávajících dřevinných prvků v ochranném pásmu dráhy a v bezprostředním okolí i do lesních ekosystémů (negativní dopady kácení by měly být kompenzovány výsadbou nových dřevin).

V dokumentaci jsou uvedena opatření.

##### Vliv na ekosystémy

Záměr prochází funkčním nadregionálním biocentrem NRBC 5 (od km 388,850 do km 394,200). Navržené nefunkční regionální biokoridory v km 394,050 a v km 387,200, kterému tvoří alternativu nefunkční lokální biokoridor v km 386,830, kříží železniční trať.

##### Vlivy na lesní porosty

Riziko ohrožení větrem vlivem kácení (odkryté porostní stěny) je za běžných podmínek relativně nízké, mírné zvýšení rizika představuje orientace v ose Z – V.

Vykácením dřevinných prvků lze předpokládat zvýšení hladiny povrchové vody a plošné zamokření odtěžených lokalit (ztráta desukční funkce porostů).

Vlivem kácení může dojít negativnímu narušení zejména šířením invazních a expanzivních taxonů.

Kácením dřevinných prvků, které může vést k celkovému oslabení existujících populací, může vést až k vymizení řady i běžných rostlinných druhů.

V dokumentaci jsou uvedena opatření.

##### Vliv na migraci živočichů

Celý sledovaný úsek v současném stavu je pro zjištěné druhy živočichů průchozí pouze přes kolejiště. Zjištěné trasy savců v kategorii B (typ srnec) jsou vedeny mimo mimoúrovňové křížení (z mimoúrovňových křížení není pro tento typ savce vhodný žádný z existujících).

Pro obojživelníky (typ živočicha D) svými parametry vyhovují všechny tři zjištěné profily křížení v nezastavěné části trasy, tj. lesním úseku trasy.

Nejohroženější v lesním úseku jsou obojživelníci.

V dokumentaci jsou uvedena opatření.

### Hodnocení zpracovatele posudku

**S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) a výsledky provedených průzkumů a vyhodnocení vlivů na přírodu nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky. V případě respektování navržených ochranných opatření lze vlivy na přírodu hodnotit celkově jako přijatelné. V další přípravě záměru je třeba položit důraz na minimalizaci kácení dřevin, vegetační úpravy (včetně náhradní kompenzační výsadby dřevin) a na zlepšení situace pro migraci živočichů.**

**Relevantní opatření týkající se ochrany přírody, jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### D.I.8. Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu

Modernizace trati (díky využití stávajícího tělesa trati) neovlivní podstatným způsobem krajinný ráz. Určitou změnu představují protihlukové stěny, které mohou narušovat estetické vnímání krajiny (volné nebo zastavěné). Z porovnání variant řešení protihlukových stěn je zřejmé, že varianta 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc) vykazuje oproti variantě 1 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) menší vliv na krajinu a krajinný ráz.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky s tím, že se oproti akcentu na krajinný ráz upřednostňuje ochrana veřejného zdraví, tj. doporučuje se orientace na variantu 1 řešení protihlukových stěn při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění (viz i výše uvedené hodnocení k částem D.I.1. a D.I.3. dokumentace). Protihlukové stěny se dále doporučuje odclonit aplikací zeleně.

**Relevantní opatření týkající se omezení vizuálního vlivu ve vztahu k protihlukovým stěnám je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr neznamena ovlivnění památkové péče, dopad na kulturní tradice v místě nebo regionu ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy. Nelze však vyloučit archeologické nálezy.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky.

Pokud se jedná o vibrace ve vztahu k jejich účinkům na stavební objekty, přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě), doporučuje se, aby v rámci optimalizace antivibračních opatření bylo reflektováno i dodržení normových hodnot rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040. Dále se doporučuje, aby k ověření účinnosti antivibračních opatření bylo provedeno i kontrolní měření rychlostí šíření vibrací k prokázání souladu reálného stavu s normovými hodnotami rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040.

**Relevantní opatření týkající se ochrany hmotného majetku a event. archeologických nálezů jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů hluku, a to přesto, že v rámci realizace záměru se předpokládá významné snížení hladin hluku v území. Ostatní vlivy – na ovzduší, půdu, vodu, na přírodní složky ekosystémů a krajinu budou méně významné. Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až středně velký, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti se záměrem nenastávají.

### Hodnocení zpracovatele posudku

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., budou z komplexního pohledu vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně nepříznivě ovlivní, horninové prostředí, vodu, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní památky, ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, ovzduší, krajinu, akustickou situaci a stav vibrací, avšak s ohledem na navržená ochranná opatření nevýznamným způsobem. Přitom v případě akustické zátěže a vibrací dojde při provozu na modernizované trati celkově k výraznému zlepšení situace. Tyto minimální nepříznivé a nevýznamné vlivy, resp. příznivé vlivy, na složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění, resp. příznivého ovlivnění, veřejného zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. S posuzovaným záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

#### D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Možnost vzniku havárií je nezbytné připustit jak v etapě výstavby, tak i v etapě provozu. Veškeré dopady na okolí se projeví především v kontaminaci vod a půd. Následná opatření spočívají v okamžitém odstranění havárie a provedení sanačních opatření.

### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky s tím, že konstatování o vyloučení nákladní dopravy je samozřejmě nepatřičné. V průběhu výstavby lze uvažovat havárie a nestandardní stavy v případě nepředvídatelných okolností a v případě selhání lidského faktoru. Při zachování zásad bezpečnosti práce a respektování preventivních ochranných opatření jsou s přihlédnutím k charakteru stavby rizika havárií minimální.

V období provozu lze očekávat rizika obdobná jako u všech liniových staveb. Za běžného provozu při dodržování všech bezpečnostních opatření nelze pro okolní obyvatele ani zaměstnance zajišťující provoz a údržbu tratí očekávat žádná významná rizika.

Relevantní opatření týkající se prevence environmentálních rizik v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V dokumentaci je uveden přehled opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vyplývajících z hodnocení vlivů záměru provedeného v dokumentaci.

### Hodnocení zpracovatele posudku

S navrženými opatřeními se souhlasí s tím, že jsou ve vazbě na vyjádření obdržená k dokumentaci a posouzení v rámci přípravy posudku doplněna, zpřesněna, resp. aktualizována s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, která musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat zejména opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně přírody.

Relevantní opatření k vyloučení, popřípadě omezení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

V dokumentaci jsou uvedeny použité postupy, metody a metodiky při hodnocení vlivů, včetně zdrojů informací.

#### Hodnocení zpracovatele posudku

Přístupy při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v zásadě adekvátní charakteru posuzovaného záměru.

Při zpracování dokumentace byla soustředěna pozornost na rozhodující potenciální vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Studie, které jsou součástí dokumentace jako přílohy, jsou zpracovány standardními postupy.

#### D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování

Prognostické metody použité v oblasti emisí, imisí a hluku nejsou a ani nemohou být absolutně přesnou prognózou (při praktickém ověřování těchto metod je možno nalézt chybu do 25 % u modelování ovzduší a do 2 dB u hluku).

#### Hodnocení zpracovatele posudku

Dokumentace se věnuje všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem a umožňuje ukončit proces posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb. (nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by bránily formulovat návrh stanoviska).

Precizace záměru s ohledem na omezení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je standardně řešitelná v rámci další přípravy záměru pro příslušná následná řízení k povolení záměru, a to i na základě výsledků posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### ČÁST E dokumentace

#### POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Návrh protihlukových opatření pro etapu provozu byl zpracován ve dvou variantách. Ve variantě 1 ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc a ve variantě 2 ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc.

Bylo přistoupeno k ochraně venkovního prostoru staveb tak, aby hygienický limit byl splněn při respektování krajinného rázu a okolí, to znamená, že v některých výpočtových bodech dochází k mírnému překročení hygienického limitu (u těchto objektů je pak navrženo individuální protihlukové opatření přímo na fasádě objektu).

Z porovnání variant (protihlukových stěn) je zřejmé, že varianta 1 vykazuje mírně menší vlivy na obyvatele, varianta 2 vykazuje menší vlivy na krajinu a krajinný ráz. Dokumentací je doporučena jako vhodnější varianta 2, ale varianta 1 je také akceptovatelná (pokud by varianta 2 byly nerealizovatelná z pohledu legislativních limitů).

## Hodnocení zpracovatele posudku

Vlastní záměr je v dokumentaci předložen jako invariantní s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční. Pouze v případě řešení protihlukových stěn (tj. vlivů na akustickou situaci) bylo předloženo variantní řešení – varianta 1 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) a varianta 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).

Ve vztahu k hlukové situaci je zapotřebí vnímat, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem (viz i výše uvedené hodnocení k částem D.I.1. a D.I.3. dokumentace).

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení záměru v dokumentaci je možno považovat s ohledem na charakter záměru a jeho situování za dostačující k uzavření posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

## ČÁST F dokumentace

### ZÁVĚR

Záměr byl posouzen z hlediska velikosti a významnosti vlivů jako vklad pro případné stanovení podmínek pro další fázi přípravy záměru v případě další realizace záměru v oznamovatelem předkládaném řešení.

Z porovnání variant (protihlukových stěn) je zřejmé, že varianta 1 vykazuje mírně menší vlivy na obyvatele, varianta 2 vykazuje menší vlivy na krajinu a krajinný ráz. Dokumentací je doporučena jako vhodnější varianta 2, ale varianta 1 je také akceptovatelná (pokud by varianta 2 byly nerealizovatelná z pohledu legislativních limitů).

### Hodnocení zpracovatele posudku

Ze závěru dokumentace v zásadě vyplývá (z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) že záměr je akceptovatelný, a to v obou variantách řešení protihlukových stěn.

Jak již však bylo komentováno ve výše uvedeném hodnocení k části E dokumentace, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. s orientací na variantu 1 řešení protihlukových stěn při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění.

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., budou z komplexního pohledu vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

### ČÁST G dokumentace

#### VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

V této části dokumentace je stručně uvedena charakteristika předloženého záměru a charakteristika zjištěných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývajících z provedeného hodnocení v dokumentaci.

### Hodnocení zpracovatele posudku

S ohledem na obsah této části dokumentace se odkazuje na výše uvedený komentář k části F dokumentace (jinak shrnutí v zásadě odpovídá hodnocení provedenému v příslušných částech dokumentace).

Vzhledem k tomu, že v této části dokumentace má být především vhodnou formou podáno shrnutí hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které má sloužit zejména pro lepší orientaci veřejnosti, měly být použity pro potřeby veřejnosti vhodnější a názornější výrazové prostředky.



### 3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Stanovení pořadí variant řešení vlastního záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť způsob modernizace trati byl v dokumentaci předložen jako invariantní s tím, že byl hodnocen vůči variantě nulové.

Pokud se jedná o variantní řešení protihlukových stěn, byly předloženy varianta 1 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) a varianta 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).

Ve vztahu k hlukové situaci je zapotřebí vnímat, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Přitom se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Pokud se jedná o nulovou variantu (tj. bez realizace předloženého záměru), která představuje zároveň variantu referenční, je z provedeného posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zřejmé, že předložený záměr je možno upřednostnit vůči nulové variantě z hlediska zásadního aspektu snížení zdravotních rizik celkovým zlepšením akustické situace a stavu vibrací.

### 4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. S posuzovaným záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

### III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vlastní technické řešení záměru je v dané etapě přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro následná řízení k povolení předmětného záměru.

Z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví půjde především o precizaci opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně přírody.

Pokud se jedná o řešení protihlukových stěn, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. s orientací na variantu 1 řešení protihlukových stěn při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění.

Technické řešení záměru odpovídá při respektování navržených opatření požadavkům k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví a navrhovaná opatření, resp. podmínky, zmírňují nepříznivé účinky na životní prostředí a veřejné zdraví.

### IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S navrženými opatřeními v dokumentaci se souhlasí s tím, že jsou ve vazbě na vyjádření obdržena k dokumentaci a posouzení v rámci přípravy posudku doplněna, popřípadě aktualizována, s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, která musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat zejména opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně přírody.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu, Ministerstva životního prostředí, předána vyjádření k oznámení záměru a dokumentaci, která byla obdržena ve smyslu § 6 a § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

Na základě posouzení všech obdržených vyjádření jsou v tomto posudku vypořádána kromě všech vyjádření k dokumentaci i vyjádření k oznámení záměru, a to však pouze v těch případech, kdy již po vyjádření k oznámení záměru nebylo obdrženo vyjádření k dokumentaci.

### **1. Vyjádření Městské části Praha 21 k dokumentaci**

(č.j.: UMCP21/15775/2010/OZPD/Koz ze dne 24. 8. 2010)

#### Podstata vyjádření

- a) Při posuzování by měla být vzata v úvahu varianta, že stávající podchod pro pěší budou mít občané možnost využívat i v době stavby, a to až do doby vybudování nového podchodu (náhradní trasa pro pěší popisovaná v dokumentaci je pro starší občany, rodiče s kočárky, atd. náročná).
- b) Navrhuje se, aby již v této etapě bylo řešeno konečné protihlukové opatření v celém průběhu daného úseku stavby (dokumentace předkládá dvě varianty s tím, že konečné řešení bude předloženo v dalším stupni projektové dokumentace).

#### Vypořádání vyjádření

ad a) Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že stávající podchod pro pěší bude ponechán k využití po dobu výstavby, resp. do doby vybudování nového podchodu. Relevantní opatření týkající se využití stávajícího podchodu po dobu výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;

- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místností, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## 2. Vyjádření Městské části Praha – Běchovice k dokumentaci (č.j.: 1469/10/2 ze dne 21. 10. 2010)

### Podstata vyjádření

K dokumentaci jsou následující nejzávažnější připomínky, které se jeví jako prioritní a neměly by v projektu zůstat opomenuty:

1. Do projektu zapracovat stanici Běchovice střed v koordinaci s MČ Praha – Běchovice a MHMP.
2. Odstranit ze severní strany stávajícího drážního tělesa rezervu pro odbočku VRT směrem na Hradec Králové případně Brno.
3. Dodržet celistvost protihlukových betonových stěn po celé délce železničního tělesa na k.ú. Běchovice, zejména pak z jižní strany železničního tělesa.
4. Zajistit plynulé napojení protihlukových stěn na již vybudované protihlukové stěny v rámci stavby Libeň – Běchovice.
5. Protihlukové stěny vybudovat v nadstandardní výšce min. 4 m.
6. Zajistit v prostoru mezi katastry Běchovice, Újezd nad Lesy a Klánovice vybudování podchodu jako přirozeného propojení obou stran železnice z důvodu možnosti bezpečného přechodu živočichů s možností využití pro turistiku.

## Vypořádání vyjádření

K jednotlivým připomínkám, resp. požadavkům, se uvádí následující:

ad 1. Pokud jde o železniční stanici Běchovice střed, jedná se o navazující stavbu, která však není součástí posuzovaného záměru orientovaného na modernizaci traťového úseku, jehož investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Investorem železniční stanice Běchovice střed je hl. m. Praha a realizace této stavby bude proto předmětem jiných řízení (tj. mimo řízení spojených s posuzovaným záměrem).

Pro úplnost se v této souvislosti uvádí, že z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že příprava a realizace posuzovaného záměru nevytvoří žádné kolize ve vztahu k řešení a realizaci železniční stanice Běchovice střed.

ad 2. Platný územní plán hl. m. Prahy předpokládá v budoucnu u železniční stanice Praha Běchovice zaústění vysokorychlostní železniční tratě. Rezerva pro odbočku vysokorychlostní železniční trati byla proto uvažována i v dokumentaci posuzovaného záměru. Vlastní modernizace trati však s problematikou vysokorychlostní železniční trati přímo nesouvisí.

Řešení vysokorychlostní železniční trati včetně její lokalizace a možných variant bude předmětem přípravy mimo posuzovaný záměr a bude prováděno v souladu s právním řádem ČR za účasti dotčených subjektů.

ad 3. Nejprve se uvádí, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) **Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);**
- 2) **Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);**
- 3) **Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místností, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).**

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad 4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 3. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 5. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 3. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 6. Vybudování nového podchodu není nezbytné. Pro migraci živočichů lze využít most v km 393,829 přes Blatovský potok a propustek v km 393,228. Pro turistiku lze využít most v km 393,543.

Relevantní opatření týkající se zajištění migrace živočichů jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### 3. Vyjádření Městské části Praha – Klánovice k dokumentaci (č.j.: MCPKL 02088/2010 ze dne 17. 9. 2010)

#### Podstata vyjádření

- a) Požaduje se:
1. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat variantní řešení podchodu s plnohodnotným cyklopodjezdem v rámci cyklostezky pražské kolo A50/č.8100.
  2. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat variantní řešení podchodu tak, aby byly zkráceny komunikační trasy při nástupu a výstupu z vlaku, jakož i při využití podchodu v rámci existujících komunikací pro pěší a cyklisty.
  3. Zachovat současný podchod při výstavbě s důrazem na maximální bezpečnost veřejnosti.
  4. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat protihluková opatření (stěny) s důrazem na architektonicky vhodné spojení nové stavby se současnou zástavbou Klánovic.
- b) Upozorňuje se, že současná stavba nemá bezbariérový přístup a dochází tak v rozporu se zákonem č. 198/2009 Sb. k diskriminaci osob se zdravotním postižením.
- c) Zásadně se trvá na dodržení závěrů již proběhlých řízení a požaduje se zachovat technický návrh protihlukových stěn ve variantě 1, tj. na hygienické limity 60/55 dB pro ochranné pásmo drah a 55/50 dB mimo něj (je uvedeno podrobné zdůvodnění požadavku).

## Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým požadavkům se uvádí následující.

1. Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že v rámci nového podchodu bude řešen bezbariérový přístup (bez výtahů) s tím, že podchod bude s ohledem na cyklisty řešen tak, aby bylo umožněno bezkolizní převedení kola podchodem.

Vzhledem k tomu, že vlastní technické řešení podchodu a jeho rozsah vybočují z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a že řešení v rozsahu uvedeném ve vyjádření naráží i na ekonomické souvislosti (financování), a to i ve vztahu k zajištění příslušných normových parametrů souvisejících s uplatněnými požadavky, je třeba, aby problematika podchodu byla uzavřena v rámci další přípravy záměru v příslušné projektové dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se řešení podchodu v rámci další přípravy záměru je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

3. Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že stávající podchod pro pěší bude ponechán k využití po dobu výstavby, resp. do doby vybudování nového podchodu.

Relevantní opatření týkající se využití stávajícího podchodu po dobu výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

4. Relevantní opatření týkající se řešení protihlukových stěn je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad) a 1. tohoto vypořádání vyjádření.

ad c) Nejprve se uvádí, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. **Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);**
2. **Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);**
3. **Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).**

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### 4. Vyjádření Města Úvaly k dokumentaci (zn.: ŽP/K/7144/10/Prok ze dne 23. 9. 2010)

##### Podstata vyjádření

- a) S dokumentací (komplexním hodnocením vlivů na životní prostředí v rozsahu podle zákona č. 100/2001 Sb.) se souhlasí.
- b) K hlukovému působení na okolí se však uplatňují následující připomínky a požadavky:
  1. Požaduje se řešit svršek a spodek železničního tělesa na úrovni současných dostupných nových technologií, které ve svém výsledku maximálně omezí přenášení hlukové a vibrační zátěže na okolí tratě.
  2. V místech, kde umístění protihlukové stěny bude sledovat souběžnou městskou komunikaci, se požaduje osadit stěnu s oboustranně hlukově pohltivými vlastnostmi (k zamezení zvýraznění hlučnosti uličního provozu).
  3. Žádá se o přizvání k dalšímu řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.

##### Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad b) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).



Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem. Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
- 2) Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
- 3) Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad b) 1. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že příslušným úřadem zajišťujícím posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je Ministerstvo životního prostředí, v jehož

**kompetenci je naplnění požadavků ze zákona č. 100/2001 Sb., včetně účasti dotčených stran.**

**5. Vyjádření hl. m. Prahy k dokumentaci**

(č.j.: MHMP845721/2010 ze dne 11. 10. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska městské zeleně se souhlasí s navrhovanými opatřeními. V dalším stupni projektové přípravy se požaduje podrobněji zpracovat problematiku zeleně, především zhodnotit kvalitu dřevin se zdůvodněním jejich odstranění a zpracovat podrobnou dokumentaci sadových úprav.
- b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí následující:
1. Upozorňuje se, že se v zájmovém území připravuje registrace dalšího VKP s pracovním názvem „Mokřad Běchovického potoka“.
  2. Dokumentace nekonkretizuje možné dopady stavebního objektu SO 9191, i když se tento objekt může dotknout minimálně dvou registrovaných VKP.
  3. Opatření v části D.IV. dokumentace jsou v zásadě akceptovatelná – důraz se klade zejména na zachování drobných vodních ploch (tůňek), realizaci průchodů pro obratlovce pod železniční trati a zachování nadprůměrně vzrostlých dřevin podél trati.
- c) Z hlediska dopravy se uvádí následující:
1. Upozorňuje se, že platný územní plán hl. m. Prahy (i koncept nového) předpokládají novou železniční zastávku Běchovice střed (východně od železniční stanice Praha Běchovice). Pokud navrhovaná modernizace tuto zastávku nezahrne, nesmí budoucí realizaci této zastávky znemožnit ani zkomplikovat.
  2. Připomíná se, že platný územní plán hl. m. Prahy u železniční stanice Praha Běchovice předpokládá v budoucnu zaústění nové vysokorychlostní železniční tratě.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- ad b) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující:
1. Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře s tím, že vliv záměru na přírodu byl hodnocen v dokumentaci a že relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  2. Na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru (ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) se nejprve uvádí, že i když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek. Vzhledem k orientaci na nové umístění recyklační základny odpadá i výstavba zpevněné komunikace (SO 9191).  
Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

3. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad c) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud jde o železniční stanici Běchovice střed, jedná se o navazující stavbu, která však není součástí posuzovaného záměru orientovaného na modernizaci traťového úseku, jehož investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Investorem železniční stanice Běchovice střed je hl. m. Praha a realizace této stavby bude proto předmětem jiných řízení (tj. mimo řízení spojených s posuzovaným záměrem).

Pro úplnost se v této souvislosti uvádí, že z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že příprava a realizace posuzovaného záměru nevytvoří žádné kolize ve vztahu k řešení a realizaci železniční stanice Běchovice střed.

2. Protože patný územní plán hl. m. Prahy předpokládá v budoucnu u železniční stanice Praha Běchovice zaústění vysokorychlostní železniční trati, rezerva pro odbočku vysokorychlostní železniční trati byla proto uvažována i v dokumentaci posuzovaného záměru. Vlastní modernizace trati však s problematikou vysokorychlostní železniční trati přímo nesouvisí.

Řešení vysokorychlostní železniční trati včetně její lokalizace a možných variant bude předmětem přípravy mimo posuzovaný záměr a bude prováděno v souladu s právním řádem ČR za účasti dotčených subjektů.

6. Vyjádření Středočeského kraje k dokumentaci

(č.j.: 145211/2010/KUSK ze dne 23. 9. 2010) ,

Podstata vyjádření

S dokumentací se souhlasí, nejsou připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

7. Vyjádření Úřadu Městské části Praha 21, odboru životního prostředí a dopravy, k oznámení

(č.j.: UMCP21/05607/2010/OZPD/Koz ze dne 14. 1. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Silniční správní úřad odboru životního prostředí a dopravy se ztotožňuje s vyjádřením samosprávy MČ Prahy 21 k oznámení (navrhuje se předložení nového projektového záměru na rekonstrukci podchodu se zpracováním přístupu na železniční zastávku v průběhu stavebních prací, nastíněním řešení zařízení staveniště, včetně umístění čistící techniky, zpracováním harmonogramu stavebních prací s jejich ukončením cca ve 22 hod. v zastavěných částech území a s tím, aby nedocházelo k rušení zvěře, ptactva atd.).

- b) Navrhuje se zpracování vizualizace protihlukových stěn.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Nejprve se uvádí, že z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že stávající podchod pro pěší bude ponechán k využití po dobu výstavby, resp. do doby vybudování nového podchodu. Relevantní opatření týkající se využití stávajícího podchodu po dobu

výstavby je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru dále vyplývá, že v rámci nového podchodu bude řešen bezbariérový přístup (bez výtahů) s tím, že podchod bude s ohledem na cyklisty řešen tak, aby bylo umožněno bezkolizní převedení kola podchodem.

Vzhledem k tomu, že vlastní technické řešení podchodu a jeho rozsah vybočují z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a že řešení v rozsahu uvedeném ve vyjádření naráží i na ekonomické souvislosti (financování), a to i ve vztahu k zajištění příslušných normových parametrů souvisejících s uplatněnými požadavky, je třeba, aby problematika podchodu byla uzavřena v rámci další přípravy záměru v příslušné projektové dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se řešení podchodu v rámci další přípravy záměru je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o etapu výstavby, resp. plán organizace výstavby, relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad b) Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místností, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Je proto zřejmé, že řešení protihlukových stěn bude předmětem další přípravy záměru a že vizualizace protihlukových stěn může být zpracována až na základě jejich výsledného návrhu. Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

8. Vyjádření Městského úřadu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odboru životního prostředí, k dokumentaci  
(č.j.: 100/56345/2010 ze dne 1. 9. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany vod je dokumentace dostačující (jsou dodrženy veškeré podmínky z vyjádření k oznámení záměru).
- b) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesů je dokumentace dostačující.
- c) Z hlediska ochrany přírody a krajiny je dokumentace dostačující.
- d) Z hlediska odpadového hospodářství nejsou připomínky, dokumentace je dostačující.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření k ochraně vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

9. Vyjádření Městského úřadu Český Brod, odboru životního prostředí a zemědělství, k dokumentaci  
(č.j.: 15828/10/ŽP/vyj. ze dne 15. 9. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany přírody nejsou připomínky.

- b) Z hlediska nakládání s odpady nejsou námitky.
- c) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou námitky.
- d) Z hlediska vodního hospodářství nejsou připomínky.
- e) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou připomínky.
- f) Z hlediska státní správy lesů nejsou připomínky.

#### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

#### 10. Vyjádření Úřadu Městské části Praha – Klánovice, k dokumentaci (č.j.: MCPKL 02053/2010 ze dne 14. 9. 2010)

##### Podstata vyjádření

Zásadně se trvá na dodržení závěrů již proběhlých řízení a požaduje se zachovat technický návrh protihlukových stěn ve variantě 1, tj. na hygienické limity 60/55 dB pro ochranné pásmo drah a 55/50 dB mimo něj (je uvedeno podrobné zdůvodnění požadavku).

##### Vypořádání vyjádření

Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;

- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

11. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, k dokumentaci  
(SZn. S-MHMP-0692783/2010/1/OOP/VI ze dne 22. 9. 2010)

*Podstata vyjádření*

- a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou k dokumentaci zásadní připomínky.
- b) Z hlediska lesů a lesního hospodářství se uvádí, že údaje o trvalých a dočasných záborech pozemků určených k plnění funkcí lesa uvedené na straně 27 – 28 a 123 dokumentace neodpovídají již vydanému rozhodnutí, kterým se povoluje trvalé a dočasné odnětí částí pozemků plnění funkcí lesa (MHMP OOP SZn. S-MHMP-486585/2008/OOP-IV-578/R-24/2009/Šed ze dne 12. 3. 2009) a že v kapitole „Posouzení vlivu na lesní ekosystém z hlediska lesního hospodářství“ (v dokumentu „Biologické průzkumy pro ZZŘ) rovněž nesouhlasí výčet lesních pozemků dotčených stavbou. Požaduje se uvést údaje do souladu.
- c) Z hlediska nakládání s odpady nejsou k dokumentaci připomínky.
- d) Z hlediska ochrany ovzduší je záměr přijatelný při splnění následujících podmínek:
  1. Důkladně vyhodnotit vlivy stavebních prací a obslužných automobilových tras na kvalitu ovzduší v blízkosti obytné zástavby ve stupni dokumentace pro stavební povolení.
  2. Upřednostnit zřízení recyklační základny v Běchovicích (s výrazně vyšší vzdáleností recyklace od obytné zástavby) oproti variantě v Úvalech.

- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k záměru zásadní připomínky s výjimkou následujících záležitostí, které se požadují dopracovat:
1. Vliv stavebního objektu SO 9191 nebyl v dokumentaci vyhodnocen (či alespoň komentován), ačkoliv prochází na hranici PR Klánovický les – Cyrilov, registrovaných významných krajinných prvků „Zamokřená louka u Golfu“ a Křídového výchozu na vrchách“ a přímo prochází územím soustavy NATURA „Blatova a Xaverovský háj“, územním systémem ekologické stability N1/1 a ochranným pásmem PR Klánovický les – Cyrilov. Požadavek byl v rámci zjišťovacího řízení uplatněn k zapracování do dokumentace (do „opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí“). Vzhledem k problematickému využití tohoto stavebního objektu se doporučuje přístup na stavenišť od jihu z ulice Bečvářské.
  2. Z dokumentace vyplynulo, že v rámci záměru je jistá míra neznalosti výskytu zvláště chráněných živočichů a rostlin, která neumožňuje řádně vyhodnotit vliv stavby na flóru a faunu.
- f) Z hlediska myslivosti nejsou připomínky.
- g) Z hlediska ochrany vod nejsou k dokumentaci připomínky.

#### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Oproti příslušnému rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí (SZn. S-MHMP-486585/2008/OOP-IV-578/R-24/2009/Šed ze dne 12. 3. 2009) došlo zřejmě nedopatřením k uvedení odlišných údajů týkajících se odnětí pozemků plnění funkcí lesa. Podle tohoto rozhodnutí se povoluje trvalé odnětí částí pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 1 106 m<sup>2</sup> a dočasné odnětí částí pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 848 m<sup>2</sup> (dále se dočasně omezuje využívání pozemků plnění funkcí lesa v celkovém rozsahu 424 m<sup>2</sup>, které je spojeno s kabelovým vedením, resp. jeho ochranným pásmem). Ve vztahu k rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, je zřejmé, že v rámci další přípravy záměru je nutno toto rozhodnutí respektovat.
- V rámci další přípravy záměru se doporučuje aby zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa byly dále precizovány s cílem jejich minimalizace. Relevantní opatření týkající se záborů pozemků je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) K jednotlivým podmínkám se uvádí následující.
1. Relevantní opatření týkající se vyhodnocení vlivů stavebních prací a obslužných automobilových tras na kvalitu ovzduší v blízkosti obytné zástavby s cílem omezit znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  2. I když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení stavenišť) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.



Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad e) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující:

1. S ohledem na výše uvedený komentář v bodě ad d) 2. tohoto vypořádání vyjádření se uvádí, že vzhledem k orientaci na nové umístění recyklační základny odpadá i výstavba zpevněné komunikace (SO 9191).
2. S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) lze vyhodnocení vlivů na faunu a flóru ve vztahu k provedenému biologickému průzkumu a vyhodnocení (viz. přílohy 3 a 5 dokumentace) považovat za dostačující. Při dodržování obecně závazných právních předpisů, technologické kázně a opatření rezultujících jednak z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jednak z příslušných návazných rozhodnutí k povolení záměru, nelze očekávat z hlediska ochrany přírody nestandardní situace s významným nepříznivým vlivem na zvláště chráněná území.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad g) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

12. Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, k dokumentaci

(č.j.: 128880/2010/KUSK ze dne 16. 9. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany přírody se uvádí, že lze vyloučit významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.
- b) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se vzhledem k malému záboru souhlasí s realizací záměru.
- c) Z hlediska ochrany lesů se souhlasí s realizací záměru pod podmínkou, že při realizaci budou dodrženy základní povinnosti ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- d) Z hlediska odpadového hospodářství nejsou k záměru námitky a s jeho realizací se souhlasí (upozorňuje se na povinnosti stanovené zákonem č. 185/2001 Sb.)
- e) Z hlediska ostatních složkových zákonů není krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající

z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se ochrany lesa jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad d) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se nakládání s odpady jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

### 13. Vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy k dokumentaci

(č.j.: ÚPL/1341/4354/124432/10 ze dne 21. 9. 2010)

#### Podstata vyjádření

a) Z hlediska ochrany zdraví obyvatel se doporučuje, aby byla realizována všechna protihluková opatření uvedená v akustické studii a ve variantě 1, tj. pro hygienický limit hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc.

b) Požaduje se, aby v dalším stupni projektové dokumentace byla u obytné zástavby, kde je zatížení emisemi hluku nadlimitní, navržena individuální protihluková opatření.

#### Vypořádání vyjádření

ad a) Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. **Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);**
2. **Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);**
3. **Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).**

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

14. Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje k dokumentaci  
(zn.: 40305-2.5/10/Pha ze dne 14. 9. 2010)

Podstata vyjádření

a) S dokumentací se souhlasí.

b) Požaduje se následující:

1. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat podrobnou hlukovou studii pro etapu provozu a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu detailních protihlukových opatření (na železničním svršku, kolejových vozidlech – postupná obměna, protihlukových stěn, individuálních protihlukových opatření), s doložením jejich účinnosti.
2. Pro variantu 2 řešit protihlukové stěny přednostně (pro hygienický limit hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).
3. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit podrobnější návrh rozsahu realizace antivibračních opatření v jednotlivém staničení, zejména v místech, kde je vedena železniční trať v blízkosti chráněné zástavby.
4. V dalších stupních projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby a upřesnění strojního parku dodavatele zpracovat hlukovou studii ze stavební činnosti pro období výstavby (podrobný harmonogram stavebních prací) a pro okolí dopravních tras na stavenišťě.

## Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad b) K jednotlivým požadavkům se uvádí následující:

1. Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
- 2) Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
- 3) Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění

větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad b) 1. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Akcent na antivibrační opatření uvedený ve vyjádření je oprávněný. Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky vibrací, tj. ke snížení vibrací, je v rámci další přípravy záměru nutno položit důraz na řešení, resp. omezení vibrací z provozu na modernizované trati, tj. optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací (optimalizovat řešení železničního svršku a spodku s použitím pružného upevnění kolejnic a s případným použitím antivibračních rohoží a dalších opatření).

Relevantní opatření týkající se vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

4. Pokud jde o etapu výstavby (i když půjde o vlivy časově omezené), dodržení hygienických limitů hluku ze stavební činnosti musí být předmětem řešení v rámci další přípravy záměru, a to na základě plánu organizace výstavby a hlukové studie pro etapu výstavby s tím, aby organizačními a technickými opatřeními v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Relevantní opatření týkající se etapy výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

15. Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha, k dokumentaci  
(č.j.: ČIŽP/41/IPP/1000763.002/10/PKJ ze dne 13. 9. 2010)

#### Podstata vyjádření

- a) Z hlediska odpadového hospodářství nejsou k dokumentaci žádné připomínky (upozorňuje se pouze, že od 1. 7. 2010 je třeba na výkopové zeminy vytěžené během stavební činnosti, které nebudou využity přímo v místě stavby, opět pohlížet jako na odpady).
- b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou připomínky.
- c) Z hlediska ochrany vod nejsou k dokumentaci připomínky.
- d) Z hlediska ochrany lesa nejsou k dokumentaci žádné připomínky.
- e) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k dokumentaci žádné připomínky.

#### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

**Relevantní opatření týkající se nakládání s odpady jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

**ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.**

**ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.**

**ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.**

**ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.**

**16. Vyjádření Ministerstva zemědělství, odboru státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů, k dokumentaci**

(č.j.: 25409/2010-16210 ze dne 17. 9. 2010)

*Podstata vyjádření*

Se zásadními výhradami se s dokumentací podmíněně souhlasí, a to za předpokladu dodržení následujících připomínek a navazujících podmínek:

1. Modernizace trati představuje významný veřejný zájem. Předpokládaný trvalý i dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je vzhledem k rozsahu výskytu lesa v traťovém úseku a tím i rozsahu jeho dotčení přiměřený. Naproti tomu za neodůvodněný a zbytečný lze označit záměr na zřízení nové plochy staveniště P3 pro recyklační základnu v blízkosti lesa o ploše 21 460 m<sup>2</sup> před měnírnou Běchovice. V uvažovaném prostoru působí zařízení, která emitují pro životní prostředí škodlivé látky (třídírna stavebních sutí a obalovna živičných směsí). Nebyla vzata v potaz případná synergie negativních účinků na zdravotní stav lesa. S umístěním další nové, byť dočasné plochy – recyklační základny, která by byla zdrojem zvýšené prašnosti situovaným v blízkosti lesa, se zásadně nesouhlasí.
2. Obdobně se nesouhlasí se záměrem výstavby zpevněné komunikace kolem blíže nelokalizované recyklační základny, která je vedena po pozemcích ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa, bez toho, aniž by byl posouzen její vliv na dotčené sousední lesní porosty (pod označením SO 9191). Návrh recyklační základny i komunikace byl opsán z nedostatečně aktualizované studie Odpadového hospodářství SUDOP Praha s údaji platnými k roku 2004. V seznamu subjektů zabývajících se likvidací inertních odpadů uvedeném ve studii chybí subjekt Milan Petružálek, který sídlí v Běchovicích, a to v západní části prostoru ohraničeného navrženou komunikací. Tyto pozemky používané k podnikání jsou situovány poblíž tělesa dráhy a jsou z něj snadno dostupné od nádraží Praha – Běchovice. V případě potřeby je prostor přístupný bez potřeby jakékoliv nové a nákladné komunikace z opačné strany a bez nadbytečného zásahu do pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.
3. Požaduje se proto, aby do stanoviska byly promítnuty následující podmínky:
  - a) V navazujícím stupni řízení opravit neaktuální informace o možnostech likvidace odpadů s tím, že nebude navrhována žádná nová recyklační základna v blízkosti lesa a bude využito již existujících recyklačních prostor u Běchovic či jiných pozemků v majetku ČD nebo snadno dostupných již existujících subjektů zabývajících se likvidací odpadů. Jako nepotřebný a nadbytečný bude zcela vypuštěn stavební objekt – komunikace SO 9191, a to bez náhrady.
  - b) V dokumentaci pro územní řízení podrobně vspecifikovat rozsah dotčených pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa.
  - c) Pozemky určené k plnění funkcí lesa, dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a lesní dopravní síť s výjimkou bezprostředního okolí staveb příčných objektů (propustků a mostů) v rozsahu podle údajů v dokumentaci, nesmějí být využívány k žádným činnostem souvisejícím se záměrem. Na lesních komunikacích i v lesních porostech je zcela vyloučenou umístění skládek materiálu, parkování a pojiždění stavební či přepravní techniky. Všechny činnosti spojené s modernizací tratě musí být prováděny pouze v prostoru drážního tělesa.

- d) Investor na své náklady s využitím dostupných technických prostředků zajistí náhradní přístup hasební technikou po nezbytně nutnou dobu, po kterou bude dočasně zneprůjezdněna lesní dopravní síť, a to zejména v případě souběhu termínů realizace příčných objektů s obdobím zvýšeného rizika lesních požárů suchem.
- e) Bude zachován přístup do sousedních lesních porostů. V případě trvalého zneprůjezdnění některé části lesní dopravní sítě podél trati zajistí oznamovatel na své náklady realizaci její adekvátní náhrady.
- f) Bude zachována kapacita stávajících účelových komunikací a rozsah existujících příčných objektů umožňujících přístup k lesním majetkům ve stávajícím rozsahu. Počet příčných objektů bude dodržen v posuzovaném rozsahu a nebude navyšován. [Všechny dočasné objekty a zařízení staveniště budou po ukončení stavby beze zbytku odstraněny.
- g) Dopracovat migrační propustnost železniční trati v předmětném úseku pro zvěř, a to nejlépe formou samostatné podrobné studie, která by posoudila rizika vyplývající ze zvýšení provozních rychlostí (až na 160 km/hod) a možnosti využití preventivních opatření proti vzniku kolizních situací, např. plašičů.

### Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující:

- ad 1. S vyjádřením týkajícím se recyklační základny lze souhlasit. I když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.
- ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření s tím, že vzhledem k orientaci na nové umístění recyklační základny odpadá i výstavba zpevněné komunikace (SO 9191).
- ad 3. K požadovaným podmínkám se uvádí následující.
  - a) Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - b) Relevantní opatření týkající specifikace dotčených pozemků v ochranném pásmu lesa je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - c) Relevantní opatření týkající se ochrany lesa jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - d) Relevantní opatření týkající se zajištění dopravní obslužnosti je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - e) Relevantní opatření týkající zajištění přístupu do sousedních lesních porostů je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - f) Relevantní opatření týkající se aspektů uvedených ve vyjádření jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
  - g) Relevantní opatření týkající precizace migrační propustnosti a možnosti využití preventivních opatření proti vzniku kolizních situací je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

17. **Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, k dokumentaci**  
(č.j.: 3746/780/10 ze dne 6. 9. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Upozorňuje se, že rozptylová studie srovnává imisní příspěvky s imisními limity a nezohledňuje imisní pozadí lokality (tyto hodnoty je nutné nejprve sečíst s imisním pozadím a teprve následně vyvozovat závěry týkající se plnění imisních limitů). Vzhledem k tomu, že v lokalitě již v současné době dochází k epizodám s nadlimitními hodnotami denních koncentrací PM<sub>10</sub> (ačkoliv počet 35 překročení ročně není překročen), nelze souhlasit s tvrzením, že vzhledem k navrženému umístění recyklační základny lze její vliv na imisní zátěž jako dočasného zdroje znečišťování ovzduší označit za málo významný (rozptylová studie nemodeluje počet dní, po které lze očekávat překročení limitní hodnoty 50 µg/m<sup>3</sup>, proto nelze vyloučit, že imisní limit nebude splněn).
- b) Realizace a striktní dodržování opatření uvedených v dokumentaci (dodržování technologických postupů, které prašnost omezí na minimum - instalace mlžícího zařízení, zkrápění prašných povrchů, pravidelné čištění komunikací a jejich zkrápění) je podmínkou našeho souhlasného stanoviska.

Vypořádání vyjádření

ad a) **Ve vztahu k věcné problematice výpočtu maximálních denních koncentrací částic frakce PM<sub>10</sub> se uvádí, že vypočtená krátkodobá maxima nejsou nejvhodnější charakteristikou zvoleného místa proto, že nedávají informaci o četnosti výskytu těchto hodnot. Výpočtem zjištěná hodnota je pouze teoretická a může i nemusí v průběhu roku nastat. Ve skutečnosti se nejvyšší koncentrace vyskytují po krátký čas několika hodin či desítek hodin během roku. Vypočtené krátkodobé koncentrace jsou doplňkovými údaji charakterizujícími změny imisní situace v lokalitě, které umožňují postihnout rozdíly v území z hlediska možného výskytu extrémních koncentrací. Tyto hodnoty však nelze porovnávat s měřenými hodnotami krátkodobých koncentrací a nelze je s nimi počítat. Nejlepší charakteristikou posuzovaného místa je průměrná roční koncentrace, která obsahuje vliv větrné růžice charakteristické pro dané místo a tedy i vliv četnosti výskytu krátkodobých koncentrací, takže zohledňuje jak vliv emisí, tak průběh meteorologických parametrů. Kromě toho je méně ovlivněna náhodnými skutečnostmi, takže přesnost jejího výpočtu je vyšší a může být spolehlivěji považována za míru znečištění zvoleného místa.**

**S ohledem na možné průměrné roční koncentrace částic frakce PM<sub>10</sub> (viz údaj na str. 11 rozptylové studie) a vyčíslené příspěvky ročních koncentrace částic frakce PM<sub>10</sub> (viz údaje na str. 25 rozptylové studie), resp. příspěvky při důsledném respektování opatření k omezení emisí tuhých znečišťujících látek, lze vliv předmětného dočasného zdroje znečišťování ovzduší označit za málo významný.**

**Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

ad b) Nejprve se uvádí, že i když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru a ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.



Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Aktent (uvedený ve vyjádření) na omezování prašnosti v etapě výstavby je zcela oprávněný. Relevantní opatření týkající se omezení prašnosti v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

18. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod, k dokumentaci  
(č.j.: 3254/740/10 ze dne 27. 8. 2010)

Podstata vyjádření

Souhlas se záměrem se podmiňuje dodržáním požadavků ochrany vod stanovených zákonem č. 254/2001 Sb. a prováděcími předpisy k němu a dále také pravidel stanovených vyhláškou č. 450/2005 Sb.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

19. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru zvláště chráněných částí přírody, k dokumentaci  
(č.j.: 2790/620/10 ze dne 30. 9. 2010)

Podstata vyjádření

Přestože dokumentace obsahuje několikrát stejnou kapitolu týkající se zvláště chráněných území, detailní vyhodnocení vlivů záměru na dotčená maloplošná zvláště chráněná území neobsahuje (posouzení, zda může dojít k ovlivnění předmětů a cílů ochrany např. zřízením zařízení stavenišť či přístupových komunikací, ovlivněním vodního režimu apod.). Jedinou větu (str. 124 dokumentace), že významný vliv se nepředpokládá, za takové hodnocení nelze považovat, stejně jako jeden odstavec (str. 12 přílohy č. 5 dokumentace). Z druhé části podmínky stanovené v dokumentaci (veškeré stavební práce provádět mimo území PR Klánovický les – Cyrilov a její ochranné pásmo; v nezbytných případech postupovat dle zákona č. 114/1992 Sb.) vyplývá skutečnost, že zpracovatel dokumentace si je vědom toho, že může posuzovaná činnost znamenat aktivity, které jsou v rozporu se základními ochrannými podmínkami PR Klánovický les – Cyrilov, které však nebyly posouzeny. Tato připomínka byla uplatněna již k oznámení záměru a zpracovatel dokumentace ji nevypořádal.

Vypořádání vyjádření

V dokumentaci, resp. příslušných přílohách dokumentace, jsou uvedeny informace o všech zvláště chráněných územích v širším okolí záměru (viz i mapa širších vztahů se zákresem maloplošných zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000). Ta zvláště chráněná území, která by mohla být potenciálně dotčena realizací záměru (vzhledem k jeho povaze), jsou vyhodnocena (tj. jsou vyhodnoceny především cenné části zvláště chráněných území, které by mohly přijít do styku s realizací záměru a na tuto skutečnost je upozorněno).

Je rovněž uvedeno, že veškeré činnosti spojené s realizací záměru je nutné realizovat mimo zvláště chráněná území a ochranná pásma. Přesto se ale v zásadě připouští, že by mohlo dojít

k zásahu do zvláště chráněných území (ze zatím nepředvídaných skutečností). Proto se upozorňuje na režim takového segmentu v krajině a uvádí návod, jak v takovém případě postupovat. Je to však pouze pro případ, který nebyl znám ve stadiu přípravy dokumentace a proto nemohl být vyhodnocen (jedná se tak vlastně o „pojistku“ obecného charakteru a nikoliv o nevyhodnocení vlivů při realizaci záměru).

S ohledem na charakter záměru (tj. modernizaci traťového úseku se zachováním stávající polohy kolejí) a při dodržování obecně závazných právních předpisů, technologické kázně a opatření rezultujících jednak z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jednak z příslušných návazných rozhodnutí k povolení záměru, nelze očekávat z hlediska ochrany přírody nestandardní situace s významným nepříznivým vlivem na zvláště chráněná území.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## 20. Vyjádření pana Václava Chojna k oznámení záměru

(ze dne 5. 2. 2010)

### Podstata vyjádření

Požaduje se, aby byla zastavena nesmyslná stavba betonových zdí podél trati (svou velikostí ruší, necitlivě zasahují do území, ničí životní prostředí a ráz krajiny).

### Vypořádání vyjádření

Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzováním záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. **Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);**
2. **Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);**
3. **Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).**

Je proto zřejmé, že řešení protihlukových stěn bude předmětem další přípravy záměru. Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

21. Vyjádření pana Ladislava Snětiny k oznámení záměru  
(ze dne 28. 1. 2010)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska technického se uvádí následující:
1. V katastru Úvaly tvoří trať velmi ostrý oblouk a s ohledem na působení odstředivých sil je limitována rychlost. Důsledkem této skutečnosti se mění veškeré fyzikální parametry (i akustické). Proto záměr výstavby protihlukových stěn v předmětném úseku tratě není podepřený racionálními důvody.
  2. Jednou z možností eliminace akustických parametrů je odhlučnění kolejového spodku (viz úsek Praha Klánovice - Praha Běchovice).
  3. Prosazovaná obhajoba výstavby protihlukových stěn nemá logické odůvodnění (protihlukové stěny působí jako velmi neestetické a nákladné oplocení).
- b) Z hlediska právního jsou uvedeny údaje týkající se nevypořádaných restitučních nároků a protiprávností z období po roce 1948 s tím, že jsou důvodem, podle kterého nelze poskytnout jiné než nesouhlasné stanovisko se stavebními záměry investora (ve vztahu k vlastnictví části úseku železniční trati).

Vypořádání vyjádření

ad a) **K jednotlivým záležitostem se uvádí následující:**

1. **Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).**

**Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.**

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem. Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
- 2) Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
- 3) Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Je proto zřejmé, že řešení protihlukových stěn bude předmětem další přípravy záměru. Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že problematika restitučních nároků a protiprávností z období po roce 1948 ve vztahu k majetkovým nárokům vybočuje z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Vyjádření se proto ponechává bez dalšího komentáře.

22. **Vyjádření Občanského sdružení Zdravé životní prostředí k oznámení záměru**  
(ze dne 4. 2. 2010)

*Podstata vyjádření*

- a) Nelze souhlasit s tím, že jelikož není znám zhotovitel stavby, nelze vyhodnotit etapu výstavby z hlediska hlukové zátěže (upozorňuje se na doporučení Světové zdravotnické organizace týkající se limitů hluku).
- b) Požaduje se, aby byl zohledněn součet hluku železniční a silniční dopravy.
- c) Požaduje se, aby byla řešena spojitost protihlukové stěny v celé délce MČ Běchovice.
- d) Požaduje se, aby realizace protihlukových stěn byla provedena před vlastními pracemi na úpravě železničního svršku a spodku po celé délce Běchovic.
- e) Požaduje se doplnění podkladů o způsobu výstavby protihlukových stěn ve svahu nad rodinnými domky, kde drážní těleso přímo přiléhá ke stávající zástavbě v ulicích Dolnopočernická, U Vrby a V Potočinách.
- f) Požaduje se nejen odstínění recyklační linky prozatímní protihlukovou a protiprachovou stěnou, ale i již výstavbou trvalé protihlukové stěny při počátku prací na železnici.
- g) Požaduje se modernizace trati s antivibračními izolacemi pod kolejemi v celé délce Běchovic.
- h) Požaduje se, aby v dalším stupni dokumentace byl stanoven technologický postup prací tak, aby nedocházelo k obtěžování hlukem v čistě obytném území.
- i) Požaduje se, aby auta vozící materiál nejezdila obytnou zástavbou v ulicích Dolnopočernická, U Vrby a V Potočinách.
- j) Umístění recyklační plochy je nevhodné z hlediska hluku a znečištění ovzduší (na druhé straně jsou domy běchovických občanů).
- k) Oznámení se nezabývá stavem životního prostředí po roce 2020, kdy se uvažuje o stavbě vysokorychlostní tratě a nádraží Sever i zastávkou Běchovice a dalšími dálnicemi a silnicemi. Neposuzuje únosnost záměru z hlediska jeho vlivu na zdraví současných ani budoucích obyvatel. Dojde ke snížení kvality bydlení a k poklesu cen nemovitostí.
- l) Upozorňuje se, že i pro proces posuzování vlivů na životní prostředí platí povinnost dodržet základní principy správného rozhodování ve smyslu § 2 – 8 zákona č. 500/2004 Sb. V oznámení tyto principy nejsou dodrženy a zejména stav věci nebyl zdaleka zjištěn tak, aby o reálném stavu nebyly důvodné pochybnosti, a nebyl ani zjištěn tak, aby se o věci dalo v souladu se zákonem a veřejným zájmem rozhodnout. Požaduje se provedení úplného posuzování vlivů na životní prostředí s tím, že dokumentace bude variantní a objektivní (varianty se zahroubením kolejíště a protihlukovými valy).

*Vypořádání vyjádření*

- ad a) Pokud není znám zhotovitel stavby (a tedy ani plán organizace výstavby a nasazení techniky), lze akustickou situaci pouze odhadovat, resp. v rámci hlukové studie stanovit určité rámce ve vztahu k dodržení příslušných hygienických limitů hluku ze stavební činnosti.**  
**Proto (i když půjde o vlivy časově omezené) dodržení hygienických limitů hluku ze stavební činnosti musí být předmětem řešení v rámci další přípravy záměru, a to na**

základě plánu organizace výstavby a hlukové studie pro etapu výstavby s tím, aby organizačními a technickými opatřeními v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Synergie zdrojů hluku v zájmové oblasti je předmětem dokumentace, resp. akustické studie, která je přílohou 11 dokumentace.

ad c) Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);

3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad d) S ohledem na charakter záměru je reálné uvažovat, že realizace protihlukových stěn bude probíhat současně, resp. v předstihu, s modernizací trati (detailní postup bude předmětem další přípravy záměru).

Relevantní opatření týkající se výstavby protihlukových stěn je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad e) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodech ad c) a ad d) tohoto vypořádání vyjádření.

- ad f) I když se předpokládalo, že recyklační základny v Běchovicích a Úvalech nebudou provozovány současně, doporučuje se (i s ohledem na rozsah záměru), aby další příprava záměru byla orientována pouze na jednu recyklační základnu s tím, že (na základě vyžádaných údajů od oznamovatele záměru ve vztahu k vyjádření Ministerstva zemědělství k dokumentaci) bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek.

Relevantní opatření týkající se nového umístění recyklační základny a omezení znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o protihluková opatření, odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

- ad g) Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky vibrací, tj. ke snížení vibrací, je v rámci další přípravy záměru nutno položit důraz na řešení, resp. omezení vibrací z provozu na modernizované trati, tj. optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací (optimalizovat řešení železničního svršku a spodku s použitím pružného upevnění kolejnic a s případným použitím antivibračních rohoží a dalších opatření).

Relevantní opatření týkající se vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad h) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodech ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

- ad i) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodech ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

- ad j) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodech ad a) a ad f) tohoto vypořádání vyjádření.

ad k) Nejprve se uvádí ze modernizací trati dojde ve vztahu a akustické situaci a stavu vibrací (tj. nejzávažnějších aspektů) k výraznému zlepšení stávající situace (hodnota nemovitostí je přitom určována celým komplexem ukazatelů, resp. kritérií, jejichž hodnocení se vymyká z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.).

V dokumentaci, resp. akustické studii, je akustická situace řešena ve výhledovém období 2011 – 2015 s tím, že součástí akustické studie je i synergie zdrojů hluku v zájmové oblasti.

Pokud jde o záměry v horizontu roku 2020, musí být řešeny ve vazbě na konkrétní situaci vlastních záměrů i stavu životního prostředí v dotčeném území.

ad l) Vzhledem k obsahu vyjádření se uvádí, že na základě závěru zjišťovacího řízení je záměr posuzován v celém režimu zákona č. 100/2001 Sb. a že úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska a ukončit proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlastní záměr je v dokumentaci předložen jako invariantní s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční. Pouze v případě řešení protihlukových stěn (tj. vlivů na akustickou situaci) bylo předloženo variantní řešení – varianta 1 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) a varianta 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).

Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení záměru v dokumentaci je možno považovat s ohledem na charakter záměru a jeho situování za dostačující k uzavření posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

### 23. Vyjádření pana Josefa Jůzy k dokumentaci

(ze dne 10. 9. 2010)

#### Podstata vyjádření

a) V dokumentaci nejsou vypořádány připomínky uplatněné k oznámení záměru:

1. Ponechání úrovněvoho přejezdu na km 387,453 považuji za významné bezpečnostní riziko (za bezpečné řešení považuji pouze podjezd pod tratí).
2. Považuji za potřebné sdělit zájem na výstavbě podchodu v železniční stanici Úvaly s vyústěním ke staniční budově i do ulice Pod Tratí nebo Smetanovy, jak je popsán v dokumentaci.
3. V zastávce Klánovice bych považoval za nepřijatelné nahrazení zastřešení nástupiště malými přístřešky s nekrytým přístupem z budovy či z podchodu k přístřešku a od přístřešku do vlaku, k jakému došlo ve stanici Běchovice (v dokumentaci nejsou pro směr na Kolín informace).
4. Nenašel jsem zmínku, zda v zastávce Klánovice mají být zřízeny přístupy na západní konec nástupiště ze souběžných cest (takové přístupy jsou žádoucí).
5. Považuji za potřebné zvýšit počet podchodů (podjezdů) pod tratí v zastavěném území a přinejmenším zachovat podchody v území nezastavěném, propustky budovat v profilu, který umožní průchod osob i větších volně žijících živočichů (z textu dokumentace není možno navrhovaný stav vyhodnotit).
6. Orientaci v textu výrazně ztěžuje nesoulad mezi obsahem na str. 3 – 4 a skutečným obsahem dokumentu (např. část C.2.6 není na str. 71, ale 93).
7. Vysvětlení zasluhuje výrok, že „Elektrifikací řešeného úseku dojde ke snížení emisí z železniční dopravy tím, že stávající motorová trakce bude nahrazena traktí elektrickou.“ (trať je již elektrifikována a podíl motorové trakce je zde minimální).



- b) Požaduji zachování prostupnosti území a bezpečné řešení. Při splnění požadavku nemám přes chybějící podstatné informace zásadních námitek proti realizaci záměru (dokumentaci však považuji za nevěrohodnou a nepostačující).

#### Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se na základě vyžádaných údajů od oznamovatele uvádí následující:

1. Z obecného pohledu je akcent na bezpečné řešení samozřejmě oprávněný. V daném konkrétním případě však na jedné straně není možné zrušení úrovněového přejezdu bez náhrady ve vztahu k nesouhlasu Města Úvaly (možná objezdná trasa v délce cca 1,3 km neumožňuje průjezd BUS), na straně druhé není technicky možná realizace podjezdu.
2. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že detailní řešení podchodu bude předmětem další přípravy záměru.
3. Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že ve směru na Prahu bude zastřešení nástupiště opraveno (v rozsahu stávajícího stavu), ve směru na Kolín jsou řešeny přístřešky (jedná se o standardní řešení).
4. Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že přístup na západní konec nástupiště je pouze ve směru na Kolín (jinak by se musel budovat další podchod).
5. Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že počet mostů/podchodů zůstane zachován. Migrační prostupnost byla předmětem posouzení uvedeného v příloze 9 dokumentace (v prostoru Běchovice – Klánovice lze pro migraci živočichů využít most v km 393,829 přes Blatovský potok a propustek v km 393,228). Relevantní opatření týkající se migrační propustnosti jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
6. Výtka je oprávněná, ale v žádném případě nemohla ovlivnit hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci. Vyjádření se proto ponechává bez dalšího komentáře.
7. Výtka je oprávněná. Jde zřejmě o nedopatření způsobené prací s textovým programem. Z charakteru provozu na trati je zřejmé, že není třeba hodnotit liniové zdroje znečištění ovzduší.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

24. Vyjádření pana Luboše Brzáka k dokumentaci (v zastoupení JUDr. Petr Kužvart)  
(ze dne 23. 9. 2010)

#### Podstata vyjádření

- a) Z hlediska protihlukové ochrany obytného objektu Klostermannova č. 652, Úvaly (km 388,800) požadují:
1. Provedení protihlukových opatření, jež alespoň ve vnitřních chráněných prostorách zajistí splnění limitů akustického tlaku, a to event. pomocí nízké protihlukové stěny (2m) v případné kombinaci s výměnou oken za nová s vyšší neprůzvučností.
  2. Po dohodování rekonstruované trati provést ověření původních spočtených předpokladů hlukových charakteristik trati za podmínek odpovídajících běžnému standardnímu režimu a dopravnímu zatížení. Na základě ověření ještě před vydáním kolaudačního souhlasu upřesnit rozsah a způsob provedení protihlukové ochrany objektu (předpokládám, že bude možno zvažovat případně i vypuštění či redukci protihlukové zídky).

- b) Při splnění uvedených podmínek je pro mne řešení hlukové zátěže ve variantě 2 (stará hluková zátěž) v km 388,800 přijatelné (nutnou podmínkou je provedení dosažitelných protihlukových úprav na trati samotné). Při vyhodnoceních a rozhodováních si přeji být přítomen.

### Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým požadavkům se uvádí následující:

1. Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem. Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
- 2) Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
- 3) Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken

za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Je proto zřejmé, že řešení protihlukových stěn bude předmětem další přípravy záměru. Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

Relevantní opatření týkající se ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

Pokud jde o proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., příslušným úřadem zajišťujícím posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je Ministerstvo životního prostředí, v jehož kompetenci je naplnění požadavků ze zákona č. 100/2001 Sb., včetně účasti dotčených stran.

## 25. Vyjádření paní Zdenky Holečkové k dokumentaci (ze dne 20. 9. 2010)

### Podstata vyjádření

K dokumentaci jsou následující připomínky a námítky:

1. Nejsou vypracovány příčné – boční pohledy (příčné řezy), čili absentují pohledy od nemovitostí, resp. pozemků a lesů přes trať v okolí km 388,800. Stále nevyplývá, jak by se nové stavby dotkly životního prostředí, krajinného rázu (přiložené počítačové vizualizace jsou minimálně 4 roky staré). Jednoznačně se přikláním k méně zatěžující variantě na naše okolí, buď zcela bez betonových stěn nebo jen s mírnou zídou (mírnější variantě 2).
2. Přestože se v dokumentaci doporučuje mírnější varianta 2, není stanovena podmínka, že tato varianta bude realizována jen za předpokladu, že po modernizaci trati se provede zkušební hlukové měření (ještě před kolaudací stavby) a následně se buď provede nezatěžující varianta 2 nebo se vůbec nebude v úseku km 388,800 v Úvalech žádná zídka stavět.
3. Naprosto a kategoricky nesouhlasím se zatěžující variantou 1 s mohutnými stěnami, které by zcela zdevastovaly naše okolí, životní prostředí (vyvolala by vlnu nevole a soudních žalob, neboť by se stejně absolutně nevyřešila určitá hlučnost od trati, ani by nenašla absolutní oporu v limitech hluku na nejbližší dotčené domy, ale především by zničila pěkné životní prostředí u Klánovického lesa v Úvalech v km 388,800 (krajinný ráz ve vztahu k § 12 zákona č. 114/1992 Sb.).
4. Chybí varianta (aplikovaná v Poděbradech) s použitím pryžových podložek, upevnění (snižuje hlučnost bez stěn).

### Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující:

- ad 1. Nejprve se uvádí, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné

pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

- 1) Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
- 2) Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
- 3) Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Je proto zřejmé, že řešení protihlukových stěn bude předmětem další přípravy záměru, včetně opatření k omezení vlivů na krajinný ráz cílených na aplikaci popínavé zeleně. Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na výše uvedený komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.

26. Vyjádření paní Bc. Hany Měřínské DiS k dokumentaci  
(ze dne 21. 9. 2010)

Podstata vyjádření

Proč by u nově stanovených protihlukových stěn měl být použit starý a méně chránící limit platící pro už hotové stavby? Nesouhlasím se snížením ochranných opatření na úroveň varianty 2 a požadují realizaci varianty 1 s vyššími protihlukovými stěnami.

Vypořádání vyjádření

Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných

hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

27. Vyjádření Občanského sdružení Újezdský strom k dokumentaci  
(bez uvedení data vyjádření)

Podstata vyjádření

- a) Požaduje se, aby v okolí Újezda nad Lesy a Klánovic byla upřednostněna varianta 1 protihlukových opatření (větší ochrana obyvatel před hlukem). Vyjádření je doloženo podrobnějším zdůvodněním.
- b) Ve vztahu k podchodu v Klánovicích se požaduje doplnění dokumentace o širší kontext včetně navazujících cest (Staroklánovická – Slavětínská), cyklotras a turistických tras (není zřejmé, zda byla vzata v potaz regionální funkce podchodu a funkce komunikace mezi částmi MČ Praha 21; stavba se nachází v PP Klánovice – Čihadla na regionální turistické a cyklistické trase protínající rekreační les zvláštního určení a řešení vyžaduje komplexní přístup přihlížející k funkci předmětu ochrany; podchod dostatečně neřeší možné kolize cyklistů a chodců). Požaduje se, aby této situaci v dalších fázích přípravy projektu odpovídalo i technické řešení včetně vizualizace. V dalším řízení se požaduje pečlivé zhodnocení existence a funkčnosti nových stavebních prvků v místě vzrostlé a funkční zeleně. Požaduje se, aby došlo k fyzickému oddělení provozu cyklistů a chodců v prostorách podchodu a v tomto smyslu byla stanovena podmínka pro další stupně přípravy. Vyjádření je doloženo podrobnějším zdůvodněním.
- c) V dokumentaci chybí údaje o rozmnožování prasete divokého (*Sus scrofa*), které je v části zájmové oblasti pozorováními prokázáno (v lokalitě Újezd nad Lesy se prase divoké prokazatelně rozmnožuje). Požaduje se zahrnutí této skutečnosti do dokumentace.
- d) V dokumentaci chybí posouzení k migraci v části koridoru trati mezi 393,5 km – 392,5 km. Požaduje se doplnění vlivu záměru na migrační prostupnost tohoto území (jde o významnou oblast ve styku s přílehlou evropsky významnou lokalitou soustavy Natura 2000 s výskytem druhů ve všech posuzovaných kategoriích fauny B, C, D na obou stranách trati).
- e) Stránkování dokumentace a obsahu není spolehlivé a může vyvolávat nesprávnou orientaci. Požaduje se kontrola a oprava (ve vyjádření jsou uvedeny příklady namátkou zjištěné diskrepance v dokumentaci).

Vypořádání vyjádření

ad a) Řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Jak je uvedeno v hodnocení zdravotních rizik, z předložených dvou variant řešení protihlukových stěn je pochopitelně z hlediska zdravotních rizik příznivější varianta 1 (tj. řešení protihlukových stěn ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) oproti variantě 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc), a to jak z hlediska počtu exponovaných obyvatel v příslušných hlukových pásmech, tak i z hlediska počtu obtěžovaných obyvatel hlukem a počtu rušených obyvatel hlukem ve spánku.

Z akustické studie přitom vyplývají rozdíly v úrovni ochrany příslušných objektů ve vztahu k variantě 1 a variantě 2 protihlukových stěn. Pokud se např. jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době, u objektů nacházejících se mimo ochranné pásmo trati, lze uvést následující:

- V případě Běchovic není plněn limit 50 dB u 22 objektů ve variantě 1 a u 74 objektů ve variantě 2;
- V případě Újezdu nad Lesy není plněn limit 50 dB u 5 objektů ve variantě 1 a u 30 objektů ve variantě 2;
- V případě Klánovic není plněn limit 50 dB u 12 objektů ve variantě 1 a u 25 objektů ve variantě 2;
- V případě Úval není plněn limit 50 dB u 51 objektů ve variantě 1 a u 194 objektů ve variantě 2.

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Ve vztahu k výše uvedenému se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místností, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Relevantní opatření týkající se řešení akustické situace jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že v rámci nového podchodu bude řešen bezbariérový přístup (bez výtahů) s tím, že podchod bude s ohledem na cyklisty řešen tak, aby bylo umožněno bezkolizní převedení kola podchodem.

Vzhledem k tomu, že vlastní technické řešení podchodu a jeho rozsah vybočují z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a že řešení v rozsahu uvedeném ve vyjádření naráží i na ekonomické souvislosti (financování), a to i ve vztahu k zajištění příslušných normových parametrů souvisejících s uplatněnými požadavky, je třeba, aby problematika podchodu byla uzavřena v rámci další přípravy záměru v příslušné projektové dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se řešení podchodu v rámci další přípravy záměru je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad c) V dokumentaci, resp. v tabulce 1. Přehled zjištěných druhů na str. 93 je uvedeno prase divoké (*Sus scrofa*) s tím, že údaj o rozmnožování na lokalitě není vyplněn. Tato skutečnost však nemohla ovlivnit hodnocení vlivů na přírodu provedené v dokumentaci. V této souvislosti se dále uvádí, že dokumentace je v rámci procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. již prakticky uzavřeným dokumentem a že výstupem tohoto procesu (pro další následná řízení o záměru) je stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.
- ad d) Nejprve se uvádí, že záměr byl v dokumentaci hodnocen z hlediska migrační propustnosti území jako celek (Posouzení vlivu záměru na migrační propustnost území je přílohou 9. dokumentace). Jednotlivé segmenty krajiny byly vyhodnoceny spolu s informacemi z biologického průzkumu a do informací o krajině byly zahrnuty také informace o cenných částech území, včetně evropsky významné lokality CZ 0110142 Blatov a Xaverovský háj. Z těchto informací vyplynuly zvýšené požadavky na migrační propustnost v úseku km 389 – km 392, resp. km 392,5. Proto jsou v rámci tohoto úseku navržena příslušná opatření, která jsou promítnuta i do příslušného mapového podkladu.  
V další části sledovaného úseku dochází k odstínění vlivem provozu na silnici Újezd nad Lesy – Klánovice a přiblížení trati sídelní aglomeraci. Proto v tomto úseku již nebyla navrhována další speciální opatření (z tohoto důvodu byl zřejmě vyvolán dojem, že tento úsek nebyl vyhodnocen z pohledu migrační propustnosti).  
V této souvislosti se uvádí, že v předmětném úseku lze pro migraci živočichů využít most v km 393,829 přes Blatovský potok a propustek v km 393,228.  
Ve vztahu k evropsky významné lokalitě CZ 0110142 Blatov a Xaverovský háj uváděné ve vyjádření se pro úplnost dále uvádí, že předmětem ochrany této lokality je 7 naturových biotopů (žádný ze živočichů není předmětem ochrany této lokality).  
Relevantní opatření týkající se migrační propustnosti jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- ad e) Jedná se o nedostatek dokumentace, který však v žádném případě nemohl ovlivnit hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci. V této souvislosti se dále uvádí, že dokumentace je v rámci procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. již prakticky uzavřeným dokumentem a že výstupem tohoto procesu (pro další následná řízení o záměru) je stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

28. Vyjádření Odborné komise pro nový podchod ( OKNP ) – Klánovice k dokumentaci  
(ze dne 17. 9. 2010)

Podstata vyjádření

Ve vztahu k podchodu v Klánovicích se uvádí následující:

1. Chybí cyklopojezdová část podchodu.
2. Varianta podchodu (K- kompromisní) vykazuje následující nevýhody snižující atraktivitu návazné ekologické železniční dopravy i užité hodnoty pro uživatele:
  - a) Neumožňuje plnohodnotné napojení na perspektivní cyklostezky spojující Klánovice a Újezd nad Lesy.
  - b) Posunutí začátku nástupišť cca o 50 m od stávajícího podchodu má za následek velké dostupové vzdálenosti na tuto část nástupiště ze směru hlavního přístupu (MHD, parkoviště).
  - c) Poloha protihlukových stěn v okolí ramp je poměrně vzdálená od zdroje hluku (cca 13 m), což snižuje efektivitu těchto stěn a zároveň to působí urbanisticky nevhodně.
  - d) Poměrně úzký podchod (užší než stávající) urbanisticky neodpovídá důležitosti tohoto spojovacího i vstupně - výstupního uzlu pro Klánovice a Újezd nad Lesy.



- e) Předpokládá se nutnost vykácení části vzrostlých dřevin na klánovické straně mezi vstupem do podchodu a nádražní budovou i poměrně velký zábor malého volného prostoru před restaurací.
- 3. Chybí uvedení a vyhodnocení alespoň principiální varianty (např. A1 – viz příloha vyjádření), která nevykazuje dříve uvedené nedostatky a tím je výhodnější i s ohledem na komplexní ochranu životního prostředí (stavebně technické porovnání variant K a A1, které je uvedeno v příloze vyjádření, ukazuje, že varianta A1 má i po stavebně technické stránce o třídu lepší užitné hodnoty pro všechny uživatele.
- 4. Vizualizace v dokumentaci není v některých pasážích srozumitelná:
  - a) Zobrazovaná zeleň neodpovídá stavu po realizaci výstavby.
  - b) Chybí pohled na vnitřní klánovickou stranu nástupiště vypovídající o přístupu na nástupiště a zeleni v této části.
- 5. Nelze prosazovat projekt, který nemá pro občany spádových obcí patřičné užitné hodnoty a vykazuje nevýhodné vlastnosti i s ohledem na životní prostředí (navíc v případě vhodnější varianty A1 lze nárůst nákladů minimalizovat).

### Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že vlastní technické řešení podchodu a jeho rozsah nemůže zásadním způsobem ovlivnit hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci.

Proto se pouze uvádí, že z vyžádaných údajů od oznamovatele záměru vyplývá, že v rámci nového podchodu bude řešen bezbariérový přístup (bez výtahů) s tím, že podchod bude s ohledem na cyklisty řešen tak, aby bylo umožněno bezkolizní převedení kola podchodem.

Vzhledem k tomu, že vlastní technické řešení podchodu a jeho rozsah vybočují z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a že řešení v rozsahu uvedeném ve vyjádření naráží i na ekonomické souvislosti (financování), a to i ve vztahu k zajištění příslušných normových parametrů souvisejících s uplatněnými požadavky, je třeba, aby problematika podchodu byla uzavřena v rámci další přípravy záměru v příslušné projektové dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se řešení podchodu v rámci další přípravy záměru je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Posuzovaný záměr oznamovatele Správa železniční dopravní cesty, státní organizace „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ představuje modernizaci traťového úseku v délce technologicky modernizované trati 13,162 km (od žkm 384,423 do žkm 397,585). Modernizace traťového úseku je řešena rekonstrukcí železničního svršku a spodku se zachováním stávající polohy kolejí.

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., budou z komplexního pohledu vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně nepříznivě ovlivní, horninové prostředí, vodu, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní památky, ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, ovzduší, krajinu, akustickou situaci a stav vibrací, avšak s ohledem na navržená ochranná opatření nevýznamným způsobem. Přitom v případě akustické zátěže a vibrací dojde při provozu na modernizované trati celkově k výraznému zlepšení situace. Tyto minimální nepříznivé a nevýznamné vlivy, resp. příznivé vlivy, na složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění, resp. příznivého ovlivnění, veřejného zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. S posuzovaným záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

### MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ 100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne ..... 2011

Č.j.: .....

#### STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 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

#### I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

##### **1. Název záměru**

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly

##### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly v délce technologicky modernizované trati 13,162 km (od žkm 384,423 do žkm 397,585). Modernizace traťového úseku je řešena rekonstrukcí železničního svršku a spodku se zachováním stávající polohy kolejí.

##### **3. Umístění záměru**

kraj: Hlavní město Praha

obec: Hlavní město Praha

městská část: Praha 21

katastrální území: Běchovice, Klánovice, Újezd nad Lesy

kraj: Středočeský

obec: Úvaly (katastrální území Úvaly u Prahy)

Tuklaty (katastrální území Tuklaty)

##### **4. Obchodní firma oznamovatele**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

##### **5. IČ oznamovatele**

70994234

##### **6. Sídlo oznamovatele**

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 – Nové Město

## **II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ**

### **1. Oznámení**

Oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ zpracoval v listopadu 2009 RNDr. Vladimír Ludvík (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 5278/850/OPV/93 ze dne 22. 2. 1994, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 46170/ENV/06 ze dne 26. 6. 2006).

Oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ bylo předloženo příslušnému úřadu dne .....

### **2. Dokumentace**

Dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí zpracoval v červenci 2010 RNDr. Vladimír Ludvík (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 5278/850/OPV/93 ze dne 22. 2. 1994, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 46170/ENV/06 ze dne 26. 6. 2006).

Dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí byla předložena příslušnému úřadu dne .....

### **3. Posudek**

Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí zpracoval v lednu 2011 Ing. Václav Obluk (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 14798/ENV/06 ze dne 21. 3. 2006).

Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne .....

### **4. Veřejné projednání**

Veřejné projednání se konalo dne ..... od ..... hod. v ..... a proběhlo v souladu s § 17 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, a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

### **5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti**

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními 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, a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

K oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ a dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí, byla

kromě vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů obdržena i vyjádření veřejnosti, včetně vyjádření Občanského sdružení Zdravé životní prostředí a Občanského sdružení Újezdský strom.

Účast jednotlivých subjektů při posuzování předmětného záměru je patrná z přehledu uvedeného v následujícím bodu 6. tohoto stanoviska.

Na veřejném projednání .....

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: ..... ze dne .....

## **6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta**

1. Městská část Praha 21  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: UMCP21/15775/2010/OZPD/Koz ze dne 24. 8. 2010)
2. Městská část Praha – Běchovice  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 1469/10/2 ze dne 21. 10. 2010)
3. Městská část Praha – Klánovice  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: MCPKL 02088/2010 ze dne 17. 9. 2010)
4. Město Úvaly  
(vyjádření k dokumentaci zn.: ŽP/K/7144/10/Prok ze dne 23. 9. 2010)
5. hl. m. Praha  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: MHMP845721/2010 ze dne 11. 10. 2010)
6. Středočeský kraj  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 145211/2010/KUSK ze dne 23. 9. 2010) ,
7. Úřad Městské části Praha 21, odbor životního prostředí a dopravy  
(vyjádření k oznámení č.j.: UMCP21/05607/2010/OZPD/Koz ze dne 14. 1. 2010)
8. Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 100/56345/2010 ze dne 1. 9. 2010)
9. Městský úřad Český Brod, odbor životního prostředí a zemědělství  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 15828/10/ŽP/vyj. ze dne 15. 9. 2010)
10. Úřad Městské části Praha – Klánovice  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: MCPKL 02053/2010 ze dne 14. 9. 2010)
11. Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí  
(vyjádření k dokumentaci SZn. S-MHMP-0692783/2010/1/OOP/VI ze dne 22. 9. 2010)
12. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 128880/2010/KUSK ze dne 16. 9. 2010)
13. Hygienická stanice hl. m. Prahy  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: ÚPL/1341/4354/124432/10 ze dne 21. 9. 2010)
14. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje  
(vyjádření k dokumentaci zn.: 40305-2.5/10/Pha ze dne 14. 9. 2010)
15. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: ČIŽP/41/IPP/1000763.002/10/PKJ ze dne 13. 9. 2010)
16. Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 25409/2010-16210 ze dne 17. 9. 2010)

17. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 3746/780/10 ze dne 6. 9. 2010)
18. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 3254/740/10 ze dne 27. 8. 2010)
19. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody  
(vyjádření k dokumentaci č.j.: 2790/620/10 ze dne 30. 9. 2010)
20. pan Václav Chojn  
(vyjádření k oznámení ze dne 5. 2. 2010)
21. pan Ladislav Snětina  
(vyjádření k oznámení ze dne 28. 1. 2010)
22. Občanské sdružení Zdravé životní prostředí  
(vyjádření k oznámení ze dne 4. 2. 2010)
23. pan Josef Jůza  
(vyjádření k dokumentaci ze dne 10. 9. 2010)
24. pan Luboš Brzák (v zastoupení JUDr. Petr Kužvart)  
(vyjádření k dokumentaci ze dne 23. 9. 2010)
25. paní Zdenka Holečková  
(vyjádření k dokumentaci ze dne 20. 9. 2010)
26. paní Bc. Hana Měřínská DiS  
(vyjádření k dokumentaci ze dne 21. 9. 2010)
27. Občanské sdružení Újezdský strom  
(vyjádření k dokumentaci bez uvedení data vyjádření)
28. Odborná komise pro nový podchod ( OKNP ) – Klánovice  
(vyjádření k dokumentaci ze dne 17. 9. 2010)

### **III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU**

#### **1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Posuzovaný záměr oznamovatele Správa železniční dopravní cesty, státní organizace „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ představuje modernizaci traťového úseku v délce technologicky modernizované trati 13,162 km (od žkm 384,423 do žkm 397,585). Modernizace traťového úseku je řešena rekonstrukcí železničního svršku a spodku se zachováním stávající polohy kolejí.

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., budou z komplexního pohledu vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně nepříznivě ovlivní, horninové prostředí, vodu, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek, kulturní památky, ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, ovzduší, krajinu, akustickou situaci a stav vibrací, avšak s ohledem na navržená ochranná opatření nevýznamným způsobem. Přitom v případě akustické zátěže a vibrací dojde při provozu na modernizované trati celkově k výraznému zlepšení situace. Tyto minimální nepříznivé a nevýznamné vlivy, resp. příznivé vlivy, na složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění, resp. příznivého ovlivnění, veřejného zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování vlivů 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, je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. S posuzovaným záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

## **2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Vlastní technické řešení záměru je v dané etapě přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro následná řízení k povolení předmětného záměru.

Z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví půjde především o precizaci opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně přírody.

Pokud se jedná o řešení protihlukových stěn, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. s orientací na variantu 1 řešení protihlukových stěn při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění.

Technické řešení záměru odpovídá při respektování navržených opatření požadavkům k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví a navrhovaná opatření, resp. podmínky, zmírňují nepříznivé účinky na životní prostředí a veřejné zdraví.

## **3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí**

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování vlivů 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, jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru.

Vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci je třeba za zásadní opatření považovat zejména opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a opatření k ochraně přírody.

## **4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí**

Stanovení pořadí variant řešení vlastního záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť způsob modernizace tratí byl v dokumentaci předložen jako invariantní s tím, že byl hodnocen vůči variantě nulové.

Pokud se jedná o variantní řešení protihlukových stěn, byly předloženy varianta 1 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc) a varianta 2 (ve vztahu k hygienickému limitu hluku pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).

Ve vztahu k hlukové situaci je zapotřebí vnímat, že řešení hlukové zátěže má kromě své formální (právní) stránky i věcnou stránku (obyvatelstvo je hlukem ovlivňováno nezávisle na tom, jakým způsobem jsou nastaveny příslušné hygienické limity hluku, resp. jaké korekce je možno pro stanovení hygienických limitů stanovit).

Proto přestože lze očekávat, že vlivem modernizace trati dojde k celkovému zlepšení situace (oproti nulové variantě) a že varianta 2 je z právního hlediska možná, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, (tj. s orientací na variantu 1), při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, neboť ochrana zdraví proti nepříznivým účinkům hluku patří k nejcitlivějším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem.

Přitom se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

Pokud se jedná o nulovou variantu (tj. bez realizace předloženého záměru), která představuje zároveň variantu referenční, je z provedeného posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zřejmé, že předložený záměr je možno upřednostnit vůči nulové variantě z hlediska zásadního aspektu snížení zdravotních rizik celkovým zlepšením akustické situace a stavu vibrací.

## **5. Vypořádání vyjádření k oznámení záměru, dokumentaci a posudku**

### **5.1. Vypořádání vyjádření k oznámení záměru**

O oznámení záměru bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 21 vyjádření (5 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 9 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 7 vyjádření veřejnosti, včetně občanských sdružení Zdravé životní prostředí a Újezdský strom).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly zohledněny v závěru zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí (č.j.: 20342/ENV/10 ze dne 10. 3. 2010) a v tomto stanovisku příslušného úřadu.

### **5.2. Vypořádání vyjádření k dokumentaci**

K dokumentaci bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 24 vyjádření (6 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 12 vyjádření dotčených správních úřadů a 6 vyjádření veřejnosti, včetně občanského sdružení Újezdský strom).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku a zohledněny v tomto stanovisku příslušného úřadu.



### 5.3. Vypořádání vyjádření k posudku

.....

#### 6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“, dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí, posudku o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných

#### v y d á v á

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 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, v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

#### s o u h l a s n é   s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

#### Doporučená varianta:

Varianta modernizace trati popsána v dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, při respektování příslušných níže uvedených podmínek, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud se jedná o variantní řešení protihlukových stěn, doporučuje se, aby protihluková opatření byla v rámci další přípravy precizována s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. s orientací na variantu 1 při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění.

Přitom se doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru bylo zlepšení hlukové situace založeno na řešení ve třech postupových (následných) krocích:

1. Prioritně položit důraz na řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření);
2. Precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn (s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž);
3. Jen v případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nemohou být (bez extrémních neekonomických opatření) splněny, přistoupit dále k řešení individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).

## Podmínky souhlasného stanoviska:

### I. Podmínky pro fázi přípravy

1. Z hlediska ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku, tj. ke zlepšení hlukové zátěže, precizovat protihluková opatření s ohledem na následující požadavky:
  - a) V rámci další přípravy záměru zpracovat aktualizovanou hlukovou studii s cílem optimalizovat protihluková opatření s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, při zohlednění ochrany krajinného rázu a aspektu zastínění, s tím, že útlum hluku z provozu na modernizované trati bude založen na primárních protihlukových opatřeních (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření).
  - b) Na základě aktualizované hlukové studie zpracovat pro objekty, kde prokazatelně nebude možno technickými opatřeními (včetně protihlukových stěn) dosáhnout dodržení příslušných hygienických limitů hluku, návrh individuálních protihlukových opatření, tj. výměny oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsnění, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti, která zajistí dodržení příslušných hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb (pro hluk pronikající vzduchem zvenčí).
  - c) Zpracovat hlukovou studii pro etapu výstavby včetně obslužné nákladní dopravy, která bude organizačními opatřeními (např. vyloučením souběhu nejhlučnějších stavebních mechanismů a organizací nákladní dopravy) a technickými opatřeními (např. použitím méně hlučné stavební techniky a protihlukových bariér) v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, dokladovat plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti ve smyslu nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
2. Při řešení protihlukových stěn akcentovat jejich materiálové řešení ve vztahu na zvukovou pohltivost a vzduchovou neprůzvučnost a požadavek na jejich celistvost a zajistit plynulé napojení protihlukových stěn na již vybudované. Protihlukové stěny řešit i s ohledem na krajinný ráz, tj. s omezením vizuálních vlivů (materiálové a barevné řešení navrhnout jako neagresivní a s ohledem na architektonické aspekty ve vztahu ke stávající zástavbě; řešit vegetační úpravy s využitím popínavých rostlin a event. i dřevin v keřovém a stromovém patru).
3. Z hlediska ochrany zdraví proti nepříznivým účinkům vibrací, tj. ke snížení vibrací z provozu na modernizované trati, optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací (tj. optimalizovat řešení železničního svršku a spodku s použitím pružného upevnění kolejnic a s případným použitím antivibračních rohoží a dalších opatření). Z hlediska ochrany stavebních objektů zároveň reflektovat dodržení normových hodnot rychlosti šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva.
4. Ve vztahu k rozvojovým záměrům obcí a v návaznosti na další přípravu záměru a jeho konečné řešení předložit příslušným obcím a krajům podklady pro event. zpřesnění územně plánovací dokumentace, a to zejména ve vazbě na potřebu respektovat izolinie 50 dB pro hlukovou zátěž v noční době a 74 dB pro šíření vibrací v noční době.
5. Další přípravu záměru, resp. přípravu výstavby, orientovat pouze na jednu recyklační základnu s tím, že bude nově umístěna v Běchovicích v prostoru zrušených kolejí vlevo od trati v km cca 396,050 - 396,650 (tj. v prostoru, kde je navrženo i zařízení staveniště) na pozemku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ppč. 1230/1, a že bude vybavena účinným mlžícím zařízením k omezení emisí tuhých znečišťujících látek (tj. s regulovaným rozstříkem vodní mlhy). S ohledem na akustické parametry zařízení recyklační základny a její lokalizaci popřípadě dořešit vhodná protihluková opatření a dále vhodný odvod srážkových vod.
6. Důkladně vyhodnotit vlivy stavebních prací a obslužných automobilových tras na kvalitu ovzduší v blízkosti obytné zástavby (ve stupni dokumentace pro stavební povolení) s cílem omezit znečišťování ovzduší zejména tuhými znečišťujícími látkami.

7. Nový podchod v Praze Klánovicích řešit s bezbariérovým přístupem (bez výtahů) s tím, že podchod bude s ohledem na cyklisty řešen tak, aby bylo umožněno bezkolizní převedení kola podchodem. Konečné detailní řešení podchodu uzavřít i při zvážení požadavků obdržených v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci další přípravy záměru v příslušné projektové dokumentaci.
8. S příslušnými obcemi projednat vedení staveništní dopravy a podle event. požadavků obcí provést inventarizaci stavu komunikací s tím, že v případě jejich poškození bude zajištěno uvedení komunikací do původního stavu.
9. Řešení výhybek orientovat na použití kluzných zařízení vylučujících mazání výhybek (způsobující znečištění srážkových vod).
10. Zajistit aktualizaci zoologických průzkumů se zaměřením na mokřadní formace a periodické tůně, na něž jsou vázány části populací obojživelníků, které by mohly být v etapě výstavby významně ovlivněny, a navrhnout vhodná ochranná opatření. Obdobně postupovat i v případě hnízdění ptáků.
11. Zabezpečit mapování cenných tůňek s rašelinnými společenstvy a křovinnými vrstevy (viz zjištěný komplex tůňek v úseku km 394) a navrhnout vhodná ochranná opatření.
12. Z hlediska zlepšení situace pro migraci živočichů precizovat na základě projednání s příslušnými orgány ochrany přírody a státní správy lesů navržená opatření s tím, že budou respektovány především následující požadavky:
  - a) Posoudit rizika vyplývající ze zvýšení provozních rychlostí (až na 160 km/hod) na trati a možnosti využití preventivních opatření proti vzniku kolizních situací, např. plašičů.
  - b) Navrhnout vhodné zábrany znemožňující vstup drobných obratlovců (kategorie D a některých druhů kategorie C) do kolejí, a to v úsecích km cca 388,8 – 392,0 a 392,5 – 394,2. Zábrany přitom vést od počátků urbanizovaných částí a navádět drobné obratlovce do příslušných průchodů pod železniční tratí (v případě, že je trať na náspu, zábrany umísťovat přibližně do 1/3 výšky náspu).
  - c) Průchod v km 389,289 opatřit po obou stranách bariérou zabráňující vstupovat drobným obratlovcům do plochy podchodu.
  - d) Ostatní průchody (propustky) podle situace vyčistit především od odpadků a provést mírný výřez náletových dřevin tak, aby byla umožněna instalace zábran.
  - e) U překonávaných vodních toků zajistit vhodný charakter podmostí.
13. V projektové dokumentaci určit, zda biotopy, kde dojde k vytvoření nového trvalejšího sekundárního bezlesí, uměle zalesňovat či osívat jetelotravními směskami, nebo naopak je ponechat přirozené sukcesi nebo naopak ještě sukcesi v určité fázi pravidelně blokovat, nebo obnovovat.
14. Zajistit důsledné zaměření a vyhodnocení kvality všech mimolesních porostů dřevin potenciálně ohrožených kácením a orientovat se na minimalizaci kácení dřevin, tj. navrhnout kácení pouze v nezbytně nutné míře (kácení dřevin řádně zdůvodnit).
15. Zajistit zpracování komplexního detailního projektu vegetačních úprav s tím, že důraz bude položen na řešení kompenzace za nezbytně kácené dřeviny a že budou řešeny i vhodné vegetační úpravy ve vztahu k protihlukovým stěnám. Orientovat se na použití autochtonních a stanovištně odpovídajících dřevin.
16. V dokumentaci pro územní řízení podrobně vyspecifikovat rozsah dotčených pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa s cílem minimalizovat rozsah tohoto dotčení.
17. Zpracovat podrobné elaboráty pro odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa, v rámci kterých precizovat trvalé zábory s orientací na jejich minimalizaci.
18. Z hlediska ochrany lesa zajistit, aby pozemky určené k plnění funkcí lesa, dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a lesní dopravní síť s výjimkou bezprostředního okolí staveb příčných objektů (propustků a mostů) nebyly plánovány k využití k žádným činnostem souvisejícím se záměrem. Na lesních komunikacích i v lesních porostech zcela vyloučit umísťování skládek materiálu, parkování a poježdění stavební či přepravní techniky (všechny činnosti spojené s modernizací trati řešit pouze v prostoru drážního tělesa).

19. V rámci další přípravy záměru zajistit řešení náhradního přístupu hasební techniky po nezbytně nutnou dobu, po kterou bude dočasně zneprůjezdněna lesní dopravní síť, a to zejména v případě souběhu termínů realizace příčných objektů s obdobím zvýšeného rizika lesních požárů suchem.
20. V rámci další přípravy záměru zajistit zachování přístupu do sousedních lesních porostů (v případě trvalého zneprůjezdnění některé části lesní dopravní sítě podél trati zajistit realizaci její adekvátní náhrady).
21. Zachovat kapacitu stávajících účelových komunikací a rozsah existujících příčných objektů umožňujících přístup k lesním majetkům ve stávajícím rozsahu s tím, že počet příčných objektů bude dodržen v posuzovaném rozsahu a nebude navyšován a že všechny dočasné objekty a zařízení stavenišť budou po ukončení stavby beze zbytku odstraněny.
22. Zpřesnit jednotlivé druhy a množství odpadů a předpokládaný způsob jejich využití, popřípadě odstranění, prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Specifikovat prostory pro shromáždění odpadů, a to zejména nebezpečných odpadů a látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod.
23. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i garanci na minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména z hlediska hlukové zátěže a dále z hlediska ochrany přírody, vod a ovzduší. Ve výběrovém řízení zohlednit i celkovou délku výstavby a používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik a zařízení šetrných k životnímu prostředí.
24. Zajistit, aby v rámci plánu organizace výstavby byl zpracován i soubor opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
  - a) Zařízení stavenišť, manipulační plochy nebo sklady materiálů nesituovat v blízkosti obytných objektů, v blízkosti vodních toků a na cenných územích z pohledu zájmů ochrany přírody. Zároveň v těchto místech neprovádět parkování a údržbu mechanismů ani skladování látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, nebo skladování lehce odplavitelných materiálů. Preferovat stávající plochy a prostory.
  - b) Veškeré stavební práce provádět mimo území Přírodní rezervace Klánovický les – Cyrilov a její ochranné pásmo a Evropsky významné lokality Blatov a Xaverovský háj.
  - c) S ohledem na porosty a populace volně žijících živočichů orientovat zahájení zemních prací a přípravu území nejdříve ke konci vegetačního období.
  - d) Minimalizovat dočasné zábory pozemků s tím, že po ukončení budou neprodleně zrekultivovány.
  - e) Stanovit detailní postup výstavby protihlukových stěn tak, aby probíhala současně, resp. v předstihu, s modernizací trati.
  - f) Hlučné práce, včetně související dopravy, neprovádět v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, od 21.00 do 7.00 hodin a v mimopracovních dnech. Práce se zvýšenou hlučností provádět převážně od 8.00 do 17.00 hodin.
  - g) Při výstavbě používat výhradně stroje a mechanismy splňující limity stanovené v nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
  - h) Organizaci výstavby v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb, resp. chráněného venkovního prostoru, řešit podle výsledů hlukové studie pro etapu výstavby tak, aby bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti ve smyslu nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Obdobně postupovat i v případě organizace silniční nákladní dopravy.
  - i) Specifikovat opatření k omezení emisí tuhých znečišťujících látek (provádění zemních prací po etapách v rozsahu nezbytně nutném a minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; skrápění nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, zejména v blízkosti obytných oblastí; zakrývání ložných ploch automobilů dopravujících sypké hmoty a nepřeplování ložných ploch; přednostní vedení tras mimo obytnou zástavbu; lokalizace skladů sypkých hmot mimo bezprostřední kontakt s obytnou zástavbou; omezení doby skladování sypkých hmot; očištění vozidel oklepem, případně

- oplachem tlakovou vodou; event. očista komunikací; neprovádění zemních prací při nepříznivých klimatických podmínkách).
- j) Specifikovat opatření k omezení plynných emisí (organizace dopravy; využívání stavebních mechanismů a dopravních prostředků v dobrém technickém stavu a omezení jejich zbytečného proběhu).
  - k) Specifikovat opatření k ochraně vod (zabezpečit vhodné odvádění srážkových vod ze zařízení staveniště; tam, kde je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit zemní bezodtokové jámky, popřípadě vybavené odlučovačem ropných látek, a zajistit vhodnou likvidaci odpadní vody; dořešit způsob likvidace splaškových vod; nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, orientovat na zpevněné a zabezpečené plochy; zvláštní pozornost věnovat pracím spojeným s demontáží elektrozařízení obsahujících olejové náplně, a to zejména s ohledem na prevenci potenciálních úniku olejových náplní; potenciální úkapy ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků eliminovat zajištěním jejich dobrého technického stavu s tím, že jejich parkování řešit na zpevněných a zabezpečených plochách s použitím záchytných van; pro mobilní techniku s otevřeným okruhem mazání, např. řetězové pily, používat biologicky degradovatelné oleje; zpracovat plán opatření pro případ havárie, tj. havarijní plán, s opatřeními k prevenci havárie a postupem k odstranění následků případné havárie s tím, že s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů; pro výstavbu v záplavových územích dotčených vodních toků zpracovat povodňový plán).
  - l) Specifikovat opatření k ochraně přírody (minimalizace zásahů do prvků územního systému ekologické stability krajiny a významných krajinných prvků; při překonávání vodních toků zachovat v maximální míře přirozený stav koryt vodních toků, minimalizovat zásahy do prostoru niv a zásahy do břehových porostů; nezbytné zásahy do vodních toků a mokřadů provádět mimo dobu rozmnožování ryb a obojživelníků, tj. nejlépe v podzimních či zimních měsících; minimalizovat terénní úpravy v okolí stavby a rozsah pojezdů stavební a dopravní techniky v území).
  - m) Zajistit vhodné nakládání s odpady (zejména jejich třídění, shromažďování a následné využití, popřípadě odstranění prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů). Odvoz vzniklých nebezpečných odpadů ze staveniště zajistit v co nejkratším termínu.
  - n) Zajistit recyklaci snímaného nekontaminovaného šterku z kolejového lože a jeho zpětné využití do kolejí tak, aby nedocházelo k padání šterku mimo prostor trati.
  - o) Při využívání přístupových cest zajistit jejich řádnou údržbu a sjízdnost.
  - p) Případná dopravní omezení na silniční síti v průběhu výstavby řešit vhodnými dopravně organizačními opatřeními.
  - q) Přijmout opatření, aby nebyly poškozeny inženýrské sítě.
  - r) Zpracovat opatření k zajištění informovanosti obcí a jejich prostřednictvím obyvatelstva v zájmovém území o průběhu výstavby (zejména o průběhu hlučných prací) a ustanovit kontaktní osoby, na které by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.
25. S ohledem na ochranu přírody připravit plán rekultivace příslušných dotčených ploch a v rámci kompenzačních opatření i revitalizaci vodních toků a mokřadů po dohodě s příslušnými orgány ochrany přírody.

## **II. Podmínky pro fázi realizace**

1. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření, včetně dodržování technologické kázně.
2. Stávající podchod pro pěší v Praze Klánovicích ponechat k využití po dobu výstavby, resp. do doby vybudování nového podchodu.
3. Zajistit provádění biologického monitoringu odborně způsobilou osobou stanovenou po konzultaci s příslušnými orgány ochrany přírody.

4. V případě nezbytnosti individuálních protihlukových opatření (tj. opatření pro ochranu chráněného vnitřního prostoru staveb řešených výměnou oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností v obytných a pobytových místnostech, popřípadě jejich utěsněním, a to i s ohledem na potřebu zajištění větrání místnosti) je provést před započatím stavebních prací.
5. Před prováděním zemních prací poučit příslušné osoby o postupu ve vztahu kevent. archeologickým nálezům a zahájení těchto prací předem ohlásit příslušnému orgánu státní památkové péče a umožnit záchranný archeologický výzkum. V případě zjištění archeologického nálezu přerušit práce, nález zajistit proti ztrátě, poškození nebo zničení a nález ohlásit orgánu státní památkové péče a stavebnímu úřadu. Dále postupovat podle dispozic těchto orgánů.
6. Nezbytné kácení dřevin provádět výhradně mimo hnízdní období ptáků a mimo vegetační období (tj. kácení provádět od 1. listopadu do 15. března). Ponechané dřeviny (bezprostředně potenciálně ohrožené aktivitami spojenými s výstavbou) ochránit v souladu s požadavky ČSN DIN 18 920 (tj. zejména pevné oplocení nebo bednění do výšky 1,8 m; ochrana i kořenové zóny stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m; případná ochrana koruny stromů vyvázáním větví nahoru).
7. Nakládání se snímaným šterkem z kolejového lože, vytěženou zeminou a materiálem z demolic podřídit zjištěným hodnotám koncentrací škodlivých látek (o snímaném šterku, vytěžené zemině a materiálu z demolic vést deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří prokazující hodnoty koncentrací škodlivých látek, s tím, že o způsobu využití nebo odstranění šterku, zeminy a materiálu z demolic bude rozhodnuto až na základě výsledků provedených rozborů). Ve vztahu k předmetné problematice zajistit odborný dohled.
8. Odpady neponechávat na místě, shromažďovat je podle druhu a zajistit jejich využití, popřípadě odstranění prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
9. Pokud dojde (přes všechna preventivní opatření) k úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod a kontaminovat půdu, neprodleně zajistit zabránění dalšímu šíření těchto látek a popřípadě realizovat odtěžení kontaminované zeminy a její vhodné odstranění nebo odstranění těchto látek z vody v souladu s havarijním plánem.
10. Realizaci protihlukových stěn zajistit tak, aby probíhala současně, resp. v předstihu, s modernizací trati a aby modernizovaná trať nebyla povolena k užívání bez zkolaudování příslušných protihlukových opatření.
11. Realizaci opatření ke zlepšení situace pro migraci živočichů zajistit tak, aby mohla být zkolaudována společně s tratí.
12. Realizaci vegetačních úprav podle schváleného projektu zajistit současně s modernizací trati tak, aby mohly být zhodnoceny souběžně při kolaudaci trati, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
13. Z důvodu prevence ruderalizace území zajistit v rámci provádění konečných terénních úprav důslednou rekultivaci všech ploch postižených výstavbou.
14. Monitorovat nástup invazních a expanzivních druhů rostlin a popřípadě v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody zajistit jejich likvidaci.
15. Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, popřípadě odstranění.

### III. Podmínky pro fázi provozu

1. K ověření predikovaných ekvivalentních hladin akustického tlaku v aktualizované hlukové studii a k ověření účinnosti protihlukových opatření provést v dohodě s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hluku k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity hluku podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce a jejich prostřednictvím i obyvatele.
2. K ověření účinnosti antivibračních opatření provést v dohodě s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hladin zrychlení vibrací, resp. rychlostí šíření vibrací, k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity vibrací

podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, resp. s normovými hodnotami rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření. S výsledným stavem seznámit dotčené obce a jejich prostřednictvím i obyvatele.

3. Zajistit pravidelné kontroly funkčnosti odvodnění železniční trati a popřípadě bezodkladně sjednat nápravu.
4. Zajistit monitorování nástupu invazních a expanzivních druhů rostlin a popřípadě v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody zajistit jejich likvidaci. Monitoring provádět alespoň tři vegetační období s tím, že při zjištění semenáčků těchto druhů rostlin je nutné monitoring na lokalitě prodloužit vždy o následující rok.
5. Zajistit následnou péči o vysázené dřeviny po nezbytně nutnou dobu (nejvýše však po dobu pěti let).
6. Venkovní i vnitřní prostory zastávek vybavit dostatečným počtem vhodných nádob pro odkládání odpadů.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

**Ing. Jaroslava H o n o v á**

ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence

## PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU

Oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ (RNDr. Vladimír Ludvík, listopad 2009)

Závěr zjišťovacího řízení (Ministerstvo životního prostředí, č.j.: 20342/ENV/10 ze dne 10. 3. 2010)

Dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, červenec 2010)

Vyjádření obdržená k oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ a dokumentaci vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice - Úvaly“ na životní prostředí

Poznatky z místních šetření

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele a vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku

Související právní předpisy a literatura