

Praha dne 19. prosince 2024
Č. j.: MZP/2024/710/3367
Vyřizuje: Ing. Zahradka
Tel.: 267 122 392
E-mail: Lukas.Zahradka@mzp.gov.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále také jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Výroková část

Název záměru:

Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun

Kapacita (rozsah) záměru:

Nová trať vychází ze ŽST Praha Smíchov a od Branického mostu ze směru na Praha Krč. Rozhodující část (téměř 25 km) nové trati bude vedena v tunelech. V tunelové části bude trať realizovaná jako dva jednokolejné tunely propojené cca každých 450 m spojovacími chodbami. Jako výchozí profil tunelu byl vybrán „normový“ s kruhovým profilem o průměru cca 8,9 m. Navržená trasa nové tratě se v maximální míře vyhýbá území s možným výskytem krasových jevů. Celková délka trati je 30,705 km.

Nová trať bude řešena jako konvenční, pro rychlost do 200 km/hod.

Realizací nového železničního spojení Praha – Beroun dojde ke zkrácení tratě z Prahy Smíchova do Berouna o více než 10 km.

Nové železniční spojení umožňuje jízdu v tunelu rychlostí až 200 km/h. Vzhledem ke směrovým poměrům na začátku úseku za ŽST Praha Smíchov a ke stoupání směrem na Beroun je nárůst maximální rychlosti pozvolný a takto je navržena i geometrická poloha koleje. Rychlost tedy

postupně roste z hodnoty 100 km/h (výjezd z ŽST Praha Smíchov) přes 120 km/h (portály Hlubočepy), 180 km/h (výjezdový oblouk z Prahy k odbočce Slivenec) až na 200 km/h. V napojení tunelu na ŽST Beroun včetně celého průjezdu stanicí až po konec stavby je dosaženo rychlosti 140 km/h.

Realizací nového železničního spojení dojde k výraznému zkrácení jízdních dob mezi Prahou a Berounem (a tím i na celé větvi III. TŽK Praha – Plzeň – SRN). V současné době jede osobní vlak z Prahy do Berouna cca 44 minut, rychlík pak cca 30 minut. S využitím nové železniční tratě bude jízdní doba pro vlaky dosahující rychlosti 200 km/h cca 11 minut. Spolu s dokončením modernizace dalších úseků tratě budou vytvořeny předpoklady k atraktivní nabídce železniční dopravy na tomto úseku. Základní osnovu bude tvořit celodenní hodinový takt rychlíků, přímé vlaky (Ex, EC, SC) budou splňovat i požadavek tzv. „systémové jízdní doby“ v realizaci koncepce ITG (integrovaný taktový grafikon).

Nová či modernizovaná trať bude mít prostorovou průchodnost UIC-GC a traťovou třídu zatížení D4.

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 44, kategorie I (Celostátní železniční dráhy)

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha, Středočeský

obec: Praha, Beroun, Dobříč, Králův Dvůr, Loděnice, Lužce, Mezouň, Nučice, Ořech, Svatý Jan pod Skalou, Tachlovice, Tetín, Vráž, Vysoký Újezd, Zbuzany

k. ú.: Beroun, Braník, Dobříč u Prahy, Hlubočepy, Hodkovičky, Holyně, Jarov u Berouna, Králův Dvůr, Krč, Loděnice u Berouna, Lužce, Malá Chuchle, Mezouň, Nučice u Rudné, Ořech, Řeporyje, Slivenec, Smíchov, Svatý Jan pod Skalou, Tachlovice, Tetín u Berouna, Velká Chuchle, Vráž u Berouna, Vysoký Újezd u Berouna, Zbuzany

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ

IČ oznamovatele: 70994234

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

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

vydává

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

k záměru

„Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru

A. Jako součást projektové dokumentace zpracovat tato opatření:

1. Zpracovat aktualizaci hlukové studie pro období výstavby a v ní:
 - a) respektovat požadavky města Beroun a Městské části Praha – Velká Chuchle na umístění výpočtových bodů, které jsou uvedeny ve vyjádření k dokumentaci EIA;
 - b) pokud v navazujícím stupni projektové dokumentace (také na základě zásad organizace výstavby) vznikne v blízkosti chráněné zástavby požadavek na práce v jiný než posouzený časový interval (jehož stanovení vyplývá z navržené provozní doby jednotlivých ZS, resp. údajů dle hlukové studie, případně z harmonogramu výstavby), detailně posoudit zajištění stanovených hygienických limitů hluku pro danou činnost.
2. Pro zařízení staveniště (dále také jen „ZS“) Slivenec A, ZS Tachlovice a ZS Svatý Jan navrhnout vegetační úpravy pro trvalé areály, které budou na povrchu.
3. Zohlednit stávající meliorace na dotčených pozemcích.
4. V lokalitě Svatý Jan pod Skalou řešit plochy po opuštění dočasných záborů výsevem stanovištně odpovídajících druhů tak, aby bylo obnoveno stanoviště 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích.
5. Na začátku a konci propustků neumísťovat jímky a nerealizovat zde překážky vyšší než 10 cm. Ponechat povrch pod mostním objektem přes údolí Berounky s přirozeným povrchem, nezpevněný.

6. Před a za mostní objekty neumisťovat šachty a jímky, resp. zajistit možnost opuštění drobnými migrujícími živočichy (šikmé rampy apod.).
 7. Zachovat vodní plochu na pozemku parc. č. 786/2 v k. ú. Beroun.
 8. Pro realizaci protihlukových stěn (dále také jen „PHS“) je nutné zvolit neprůhledný materiál, v případě transparentních PHS je nutné tyto stěny doplnit o vertikální pásy o šíři minimálně 2,5 cm a rozteči maximálně 10 cm.
 9. Hospodaření se srážkovými vodami celé stavby řešit v souladu s technickou normou TNV 75 9011 „Hospodaření se srážkovými vodami“.
 10. Vsakovací zařízení srážkových vod řešit v souladu s ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“.
 11. Pro lokality portálů prověřit možnost zasakování zachycených podzemních vod z tunelu a vytipovat místa pro jejich zásak.
 12. Při návrhu osvětlení v období výstavby i provozu postupovat v souladu s metodickým pokynem MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, k předcházení a snižování světelného znečištění č.j. MZP/2023/710/2146 ze dne 29. 9. 2023.
 13. Zpracovat aktualizovanou rozptylovou studii, která bude vycházet z upřesnění jednotlivých fází výstavby a konkretizace strojní techniky v ZOV a bude zahrnovat všechny reálně vyhodnotitelné zdroje (nejen zdroje dle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění).
 14. Zpracovat aktualizované hodnocení vlivu na krajinný ráz.
- B. Jako součást zásad organizace výstavby v projektové dokumentaci zpracovat tato opatření:
15. Při odstraňování dřevin nesmí být dřeviny ani jejich části páleny. Zajistit odvoz odstraněných dřevin.
 16. Při realizaci mostních objektů minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků. Technický stav stavební techniky musí být v perfektním stavu, nepoužívaná technika bude podložena záchytnými vanami. Neprovádět doplňování provozních kapalin v blízkosti vodních toků.
 17. Všechny výkopy na stavbě budou v otevřené podobě ponechány po co nejkratší období, sklony svahů výkopu musí umožnit přechod migrujících jedinců.
 18. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, včetně ploch pro vegetační úpravy pro ochranu před prašností v ZS Tachlovice a ZS Slivenec, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, použít jutové plátno, mulč, či aplikovat jiné řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Vegetační úpravy pro ochranu před prašností v ZS Tachlovice a ZS Slivenec navrhnout ze vzrostlých stromů, resp. kombinací ze vzrostlých stromů a porostů vzrostlých keřů.

19. Aplikovat opatření z Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019), z dokumentu „Podpůrná opatření k aktualizovaným programům zlepšování kvality ovzduší pro období 2020+, Ministerstvo životního prostředí, leden 2021“ a z Akčního plánu k Programu zlepšování kvality ovzduší PZKO 2020+, Aglomerace Praha CZ01, Druhá část - Podpůrná opatření, který schválila Rada HMP usnesením č. 2529 ze dne 19. 9. 2022 (opatření č. 21. Omezení prašnosti ze stavební činnosti).
20. Stavební činnosti produkující zvýšený hluk, vibrace a otřesy provádět v pracovní dny v době od 7:00 do 21:00 hodin (platí pro ZS Hlubočepy, ZS Branický most, ZS Slivenec A, ZS Slivenec B, ZS Tachlovice, ZS Svatý Jan, ZS Beroun A a ZS Beroun B). Odvoz rubaniny provádět v denní dobu (6 – 22 hod) pouze v pracovní dny s tím, že odvoz štolou do lomu Požáry může pod povrchem probíhat kontinuálně.
21. Stanovit podmínky pro dopravní obsluhu zařízení staveniště tak, aby odvoz materiálu po veřejných komunikacích probíhal mimo ranní (7:00 až 9:00) a odpolední dopravní špičku (15:00 až 17:00).

C. Další opatření pro fázi přípravy:

22. Vyvolat jednání se samosprávami dotčených obcí za účelem diskuze o požadavcích obcí. Relevantní požadavky obcí (z technického, ekonomického, příp. dalších hledisek) vedoucí k další minimalizaci či kompenzací negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví poté zohlednit při další přípravě záměru.
23. Seznámit samosprávy dotčených obcí se závěrečnou zprávou z geotechnického průzkumu s tím že v případě hl. m. Prahy bude toto řešeno s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy.
24. Prověřit možnost úprav tunelových portálů v Malé Chuchli, dotvoření vyústění Branického železničního mostu a objektu pro čerpací stanici poblíž obce Svatý Jan pod Skalou dle požadavků Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky, oddělení správa CHKO Český kras. Řešení těchto objektů následně projednat s AOPK a v případě pozitivního výsledku zpracovat do další přípravy záměru.
25. Prověřit možnost odsunu zdrojů hluku a prašnosti v ZS Slivenec A ve směru od zastavěné části Slivence. V případě pozitivního výsledku zpracovat do další přípravy záměru.
26. Prověřit vhodnost modernizace zabezpečovacích zařízení a prvků na železničních tratích obsluhující zařízení staveniště (železniční trať Praha-Smíchov – Rudná – Beroun a železniční vlečka Lomů Mořina). V případě pozitivního výsledku zpracovat do další přípravy záměru.
27. V součinnosti s vlastníkem vlečky (LOMY MOŘINA spol. s r.o.) prověřit možnost přímého napojení vlečky využívané v ZS Tachlovice na železniční trať 173, a v případě pozitivního výsledku zpracovat do další přípravy záměru.
28. Zajistit odborný posudek soudního znalce v oboru poddolování – vliv posuzovaného záměru na stanovené poddolované území v Nučicích (klíč 2039).

29. Provést v roce předcházejícím zahájení přípravných a stavebních prací aktuální dendrologický průzkum a přírodovědný průzkum zaměřený na ověření výskytu zvláště chráněných druhů na plochách dotčených trvalými a dočasnými zábory stavbou. V přírodovědném průzkumu mimo jiné ověřit přítomnost raka říčního v toku Loděnice ve Svatém Janu p. S. V případě, že součástí záměru bude i přístupová komunikace na ZS Tachlovice (nové propojení na ulici Tyršova), bude posouzen i vliv na regionální biokoridor 1186 (RK 1186 – Nučice – Škrábek).
30. V předstihu před stavbou tunelu vyřešit hromadné zásobování vodou v části obce Sv. Jan pod Skalou a v celé osadě Záhrabská.
31. Na základě aktuálního geotechnického průzkumu zpracovat vyhodnocení vlivů na vody u navržených zářezů a zakládání mostních objektů.
32. V případě, že bude realizována varianta uložení přebytku rubaniny v Tachlovicích, zpracovat krajinářskou studii pro tuto lokalitu.
33. V případě souběhu realizací staveb D5 zkapacitnění km 0-22, D0 515 zkapacitnění, paralelní komunikace II/605 nebo přeložka II/116 zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro souběh výstavby těchto staveb s posuzovaným záměrem.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

34. Pro fázi výstavby zajistit odborně způsobilou osobu (odborný biologický dozor), která bude po celou dobu výstavby zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. V gesci biologického dozoru bude mimo jiné i:
 - a) Na místech, na kterých došlo k narušení povrchu půdy, a/nebo byly realizovány dílčí stavební objekty, monitorovat nástup invazních druhů rostlin i ruderalních druhů a po konzultaci s příslušným orgánem ochrany přírody přistoupit k jejich likvidaci.
 - b) Zeminu z míst s výskytem invazních druhů rostlin nepoužívat v rámci stavby, musí být odvezena z prostoru staveniště.
 - c) Během stavebních prací předcházet dalšímu šíření a zavlékání invazních druhů. V případě vzniku nových míst výskytu je nutné tyto druhy okamžitě likvidovat.
35. Informovat samosprávy dotčených obcí o organizaci výstavby (informace o zahájení stavby, o délce stavby a o charakteru jednotlivých etap výstavby).
36. Vnější ohrazení zařízení stavenišť na viditelném místě osadit info-tabulemi s údaji o stavbě včetně kontaktu na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby (zejména případné porušování kázně, provádění hlučných operací o víkendech, svátcích, v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách apod.). Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodloužení.
37. Pořádat kontrolní dny na jednotlivých zařízeních stavenišť v intervalech dle dohody se samosprávami jednotlivých dotčených obcí.

38. V případě objevu nových jeskynních prostor ve střetu se záměrem tyto zaevidovat a následně oddělit od tubusů tunelů. Postupovat mimo jiné v souladu s pokyny příslušných orgánů ochrany přírody.
39. V předstihu realizovat protihluková opatření (zemní valy a protihlukové stěny) navržená v rámci hlukové studie pro fázi výstavby u jednotlivých zařízení stavenišť.
40. Na základě geotechnického průzkumu a dále na základě poznatků získaných v průběhu ražby tunelů posoudit kvalitu podzemních vod, které mají být následně vypouštěny z nejnižšího místa v tunelu do vodoteče Loděnice, posoudit ovlivnění toku Loděnice a navrhnout podmínky vypouštění těchto vod do vod povrchových.
41. Pokud bude při aktualizaci biologického hodnocení potvrzen výskyt populace raka říčního ve vodoteči Loděnice v lokalitě Svatý Jan p. S., posoudit ovlivnění populace raka říčního vypouštěnými drenážními vodami do toku Loděnice a navrhnout příslušná opatření k minimalizaci vlivu.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

Nejsou stanoveny.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

A. Podmínky pro monitorování pro fázi přípravy záměru:

42. Na základě podrobnějších podkladů získaných geotechnickým průzkumem upřesnit seismické účinky razících prací v celé trase záměru (včetně posouzení ražby štol a přístupových tunelů v ZS Tachlovice a ZS Slivenec A a ražby štoly v ZS Svatý Jan pod Skalou) a na základě tohoto upřesnění navrhnout monitoring vibrací během stavby.
43. Pro období před zahájením výstavby musí být hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie navržen monitoring režimu podzemních vod (měření hladin podzemní vody pro vybrané objekty z okolí stavby) včetně jejich kvality a včetně vhodného časového rozpětí monitoringu.
44. Zahájit a provádět dlouhodobý monitoring režimu podzemních vod v širším okolí trasy tunelu. Vyhodnocení monitoringu pro období před zahájením výstavby provede hydrogeolog s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie. Na základě vyhodnocení monitoringu prováděného v období před zahájením výstavby bude:
 - a) hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie pro fázi realizace záměru navržen monitoring režimu podzemních vod včetně kvality a včetně vhodného časového rozpětí průběžného hodnocení monitoringu;
 - b) u všech objektů, u kterých by mohlo dojít dle HG průzkumu k možným ztrátám vody, proveden návrh nápravných opatření pro případ ztráty vody v místních zdrojích (nové individuální zdroje podzemních vod, připojení na veřejný vodovod apod.).

B. Podmínky pro monitorování pro fázi realizace záměru:

45. Provést kontrolní měření hluku z provozu zařízení stavenišť. Termín a místa měření dohodnout s orgánem ochrany veřejného zdraví a s dotčenými obcemi. Na základě

výsledků měření případně upravit režim práce na jednotlivých ZS nebo navrhnout další protihluková opatření tak, aby byly plněny platné hygienické limity v průběhu výstavby.

46. Provádět monitoring vibrací dle navrženého monitoringu.

47. Provádět monitoring režimu podzemních vod v širším okolí trasy tunelu. Navržené průběžné a závěrečné vyhodnocení monitoringu pro období výstavby provede hydrogeolog s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie. Pokud z vyhodnocení monitoringu pro období výstavby vyplyne potřeba monitoringu režimu podzemních vod případně kvality podzemních vod, bude hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie pro fázi provozu záměru navržen monitoring podzemních vod včetně vhodného časového rozpětí hodnocení monitoringu.

C. Podmínky pro monitorování pro fázi provozu záměru:

48. Ve zkušebním provozu stavby provést kontrolní měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb po dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě zjištěných nedostatků navrhnout a realizovat nápravná opatření.

49. Pokud byl navržen, provádět monitoring režimu podzemních vod v širším okolí trasy tunelu. Navržené průběžné vyhodnocení monitoringu pro období provozu záměru provede hydrogeolog s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie. Následně realizovat případná nápravná či kompenzační opatření, pokud budou na základě vyhodnocení monitoringu pro období provozu navrženy.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je výstavba nového spojení mezi žst. Praha Smíchov a žst. Beroun v délce 30,705 km. Záměr je novou liniovou dopravní stavbou, nové železniční trati mezi stanicemi Praha-Smíchov – Beroun, která bude realizována dvěma jednokolejnými tunely o délce cca 25 km. Součástí stavby je napojení a podzemní mimoúrovňové vykřížení tratí směrem na ŽST Praha Krč. Stavba je situována mezi oblast žst. Praha Smíchov / Branický most/ žst. Beroun a její podstatná část bude vedena v tunelech. Hlavní povrchové úpravy a permanentní objekty na povrchu budou v oblastech portálů (Hlubočepy, Chuchle, Beroun) a šachet. V tunelové části bude trať realizovaná jako dva jednokolejné tunely propojené cca každých 450 m spojovacími chodbami. Realizací nového železničního spojení Praha – Beroun dojde ke zkrácení tratě z Prahy Smíchova do Berouna o více než 10 km. Potřeba realizace projektu vyplývají především z analýzy vývoje přepravní poptávky, ze strategických dokumentů a dalších rozvojových plánů a závazků zejména z Politiky územního rozvoje ČR a Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (tj. usnesení vlády ČR č. 389 z 22. 5. 2017).

Záměr „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“ naplňuje dikci bodu č. 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu a dikci bodu č. 41 (Zařízení na výrobu keramických produktů vypalováním, zejména střešních tašek, cihel, žáruvzdorných cihel, dlaždic, kameniny nebo porcelánu s kapacitou od stanoveného limitu; výroba ostatních

stavebních hmot a výrobků s kapacitou od stanoveného limitu (25 tis. t/rok)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také jen „MŽP“) dne 24. 2. 2022 předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona, následně dne 11. 3. 2022 bylo oznámení doplněno doručením potřebných paré, požadovaných pro zahájení zjišťovacího řízení.

Následně dne 5. 8. 2022 vydalo MŽP k výše zmíněnému oznámení závěr zjišťovacího řízení, ve kterém na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádřeních dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, veřejnosti, dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného dle § 7 zákona stanovilo oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Dne 31. 7. 2023 byla na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí zpracovaná Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona. Dopisem ze dne 5. 9. 2023 byla dokumentace vlivů záměru na životní prostředí na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu EIA vrácena oznamovateli záměru k přepracování, jelikož neodpovídala požadavkům zákona, resp. požadavkům přílohy č. 4 k zákonu, a rovněž některým požadavkům závěru zjišťovacího řízení ze dne 5. 8. 2022. Konkrétně se jednalo o požadavky na oblasti: zpracování hlukové studie pro provoz i výstavbu, s opatřeními, kumulacemi, ad.; hodnocení vlivu vibrací; rozptylovou studii včetně Kumulací vlivů; popis a zhodnocení opatření ke snížení prašnosti; hodnocení vlivů na veřejné zdraví pro provoz i výstavbu, včetně kumulativních a synergických vlivů, zejm. se silnicí II/605; hydrogeologický průzkum s návrhem opatření, hodnocením režimu podzemních vod a ovlivnění studní, vlivu tunelů, ochranná pásma vodních zdrojů, povrchové vody, záplavová území a protipovodňová opatření, aktualizace hodnocení podle rámcové směrnice o vodách; vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) a náhradní výsadba; zohlednit a vypořádat připomínky z konkrétních vyjádření k oznámení a další.

Dne 19. 9. 2023 byla na MŽP předložena přepracovaná dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „dokumentace EIA“), zpracovaná Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelkou autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. Přepracovaná dokumentace EIA obsahuje vypořádání obdržených vyjádření k dokumentaci EIA a rovněž adekvátním způsobem reaguje na výše uvedená požadovaná doplnění. V dokumentaci EIA a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy a realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace EIA byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení vlivů jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Přílohami dokumentace EIA jsou kromě technických a analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Akustická studie (Ing. Petr Čichovský; září 2023), Rozptylová studie (Ing. Blanka Novotná; září 2023), Posouzení vlivu na veřejné zdraví (Mgr. Robert Polák; září 2023), Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. Martina Fialová, Ph.D.; září 2023), Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 (Ing. Radmila Šmeráková; září 2023), Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.; září 2023),

Posouzení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000 (Mgr. Martina Fialová, Ph.D.; září 2023), Dendrologický průzkum (Ing. Vojtěch Kos; září 2023), Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (Ing. Jitka Tobolová, září 2023), Orientační hydrogeologické posouzení (Mgr. Karel Raus a RNDr. Milan Novák, září 2023), Studie vibrací (Revita Engineering, prosinec 2022).

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví spojené se záměrem byly v dokumentaci EIA vyhodnoceny jako přijatelné. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Z provedení posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví, které je součástí dokumentace EIA, plyne, že realizace záměru nezpůsobí vznik nových významných negativních vlivů na životní prostředí ani na zdraví obyvatel v dotčeném území. Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření, nepředpokládá se kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny. Za hlavní faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, je označen hluk a znečištění ovzduší především ve fázi realizace stavby. Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na obyvatelstvo označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Vlivy záměru jsou z hlediska velikosti vlivu na ovzduší a klima ve fázi provozu v dokumentaci EIA hodnoceny jako malé a z hlediska významnosti vlivu jako málo významné. Realizace plánované stavby může být příčinou překročení některého z limitů pro tuhé znečišťující látky, avšak za důsledného použití všech dostupných opatření na snížení prašnosti lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a lze ji v daném místě realizovat. Vlivy záměru jsou z hlediska velikosti vlivu na ovzduší ve fázi výstavby dle dokumentace EIA označeny za středně velké, z hlediska významnosti vlivu za středně významné. V rámci dokumentace EIA byl záměr hodnocen jako akceptovatelný z pohledu vlivu na změnu klimatu.

Vliv záměru na hlukovou situaci ve fázi provozu je v dokumentaci EIA souhrnně hodnocen jako malý, z hlediska významnosti vlivu jako málo významný. Vzhledem k tomu, že je ve výpočtových bodech předpokládáno překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách, jsou v rámci dokumentace EIA navržena protihluková opatření. Na základě těchto opatření je možné konstatovat, že po realizaci stavby bude zajištěno plnění hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách. Na základě výsledků modelových výpočtů dojde k plnění navrhovaných hygienických limitů také v průběhu všech posuzovaných stavebních činností, a to při dodržení nasazení navrhovaných sestav strojní techniky a zajištění doprovodných opatření pro redukci hluku. Podél tras staveništní dopravy bude hygienický limit v území v průběhu výstavby zajištěn. Vliv záměru na hlukovou situaci ve fázi realizace je v dokumentaci EIA souhrnně hodnocen jako středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Vliv záměru z hlediska vibrací je v dokumentaci EIA hodnocen mimo jiné na základě samostatné Studie vibrací (Revita Engineering, prosinec 2022) a celkově lze vlivy záměru dle dokumentace EIA z hlediska vibrací označit za akceptovatelné.

Vliv realizace záměru na povrchové vody je hodnocen jako středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. V části obce Sv. Jan pod Skalou a v celé osadě Záhrabská dokumentace EIA identifikovala riziko negativního vlivu stavby tunelu na větší počty

studní, které jsou jedinými zdroji vody pro místní nemovitosti. Zde je třeba zdůraznit, že bude třeba již před stavbou tunelu vyřešit hromadné zásobování vodou v části obce Sv. Jan pod Skalou a v celé osadě Záhrabská. Případné řešení úbytku či ztráty vody ve studních, resp. odpovídající náhrady, lze zvolit až na základě monitoringu hladin ve studních před a během stavby tunelu. Platí, že co se týká ohrožení zdrojů pitné vody, návrh konkrétních kompenzačních opatření týkající se vod bude možné zpracovat a upřesnit na základě probíhajícího geotechnického průzkumu. Zajištění hromadného zásobování vodou v části obce Sv. Jan pod Skalou a v celé osadě Záhrabská bylo navrženo již v rámci dokumentace EIA. Záměr nebude překážkou pro zlepšení ekologického a chemického stavu podzemních vod. Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů lze předpokládat, že nebude překážkou ani pro zlepšení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod.

Vliv záměru spojený se zábořem zemědělské půdy a lesních pozemků je v dokumentaci EIA hodnocen vzhledem k velikosti záboru hodnocen jako spíše menší, méně významný. Výměra předpokládaného trvalého záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) je 12 036 m², dočasný zábor PUPFL 14 248 m². Výměra celkového trvalého záboru ZPF vyvolaný stavbou bude 120 223 m². Plochy dočasný zábor ZPF nad 1 rok vyvolaný stavbou budou činit 1 607 564 m².

Vliv záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) je v dokumentaci EIA hodnocen jako přijatelný. V území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Ve vazbě na skalní výchozy jsou přítomny také druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). V souvislosti s navrženými opatřeními a vzhledem k charakteru záměru budou jejich populace ovlivněny v únosné míře, nedojde k zániku jejich populací v území. Dokumentace EIA identifikovala také řadu zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na vegetaci a porosty dřevin v území dotčeném stavbou. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnížší. Dokumentace EIA však nepředpokládá významné negativní vlivy na faunu, floru ani ekosystémy.

Dle dokumentace EIA posuzovaný záměr kříží prvky územního systému ekologické stability (dále také „ÚSES“), jejichž funkce nebude ve fázi výstavby ovlivněna. Dočasně dojde k ovlivnění funkce ÚSES během výstavby. Ekologicko-stabilizační funkce ÚSES však zůstanou dle dokumentace EIA zachovány. Mezi významné krajinné prvky (dále jen „VKP“), které budou ovlivněny v souvislosti s realizací záměru, patří vodní toky (Dalejský potok a Berounka) a údolní niva Berounky. Navrženy byly dostatečně kapacitní mostní objekty. Ekologicko-stabilizační funkce VKP zůstanou zachovány. Záměr prochází nebo je lokalizován v blízkosti několika zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“). Jedná se o NPP Barrandovské skály, PR Chuchelský háj, PP Pod Žvahovem a CHKO Český kras. Z hlediska zákonných kritérií hodnocení krajinného rázu je vliv na ZCHÚ hodnocen jako slabý až středně silný.

Novostavba zasahuje do oblasti vymezené pro ochranu stanovišť nebo druhů vázaných na vodní prostředí - povrchové vody tj. NATURA 2000, zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb. – EVL Karlštejn – Koda a EVL Chuchelské háje. Vzhledem k předmětům ochrany EVL vyskytujícím se v okolí posuzovaného záměru a jeho charakteru lze dle dokumentace EIA

předpokládat mírně negativní vliv na celistvost EVL Karlštejn – Koda a EVL Chuchelské háje. Památné stromy nebudou posuzovaným záměrem dotčeny.

Z provedených hodnocení dle dokumentace EIA, plyne, že záměr lze z hlediska velikosti vlivu na krajinu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Vliv posuzovaného záměru na krajinný ráz bude vzhledem k vedení většiny trasy v tunelech zcela minimální.

V ostatních vlivech na životní prostředí jsou vlivy záměru dle dokumentace EIA plně akceptovatelné nebo se prakticky neprojeví. Z hlediska přeshraničních vlivů nebyly zjištěny žádné vlivy, které by se mohly negativně projevit.

Významné negativní vlivy záměru „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“ byly v dokumentaci EIA vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví přijatelný. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

MŽP rozeslalo dopisem ze dne 5. 10. 2023 dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“) ke zveřejnění a k vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla dne 11. 10. 2023 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje, resp. hlavního města Prahy. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 10. 11. 2023.

K přepracované dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 62 vyjádření (12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 8 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 9 vyjádření ostatních subjektů a 27 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: prověření kvality hlukové studie a dostatečnosti navržených protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší (mimo jiné před emisemi prachu), připomínky k oblasti dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, koordinace staveništní dopravy (zejména v rámci zařízení staveniště Slivenec a Tachlovice), vyhodnocení dopravních intenzit zejména pro fázi výstavby záměru v souvislosti s odvozem tybinků, posouzení variant ukládání přebytků rubaniny, posouzení variantního řešení záměru, ochrana obyvatel před negativními účinky hluku způsobovanými předmětným záměrem, dopady výstavby tunelu na veřejné zdraví (zejména na kvalitu ovzduší), celková koncepce posuzovaného záměru, kvalita a dostatečnost ochrany povrchových a podzemních vod (zejména v lokalitě obce Svätý Jan pod Skalou), celkové hodnocení geologických a hydrogeologických poměrů (odtokové poměry srážkových vod, protipovodňová opatření, ochrana vodních zdrojů), ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod (zajištění náhradního zdroje vody), posouzení vlivu vibrací (zejména na poddolované území a např.

narušení statiky starých domů), zohlednění kumulativních vlivů a koordinace harmonogramu (etapizace) výstavby s dalšími záměry v okolí, dotazy a připomínky k vegetačním úpravám, požadavek na aktualizaci a doplnění dendrologického průzkumu, vliv provozu betonárky v souvislosti s omezením hlukové a světelné zátěže, infrastrukturní připravenost projektu, zachování sledovaných pěších a cyklistických tras, požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru, hodnocení systému ekologické stability, způsob vyhodnocení vlivů na krajinný ráz, bezpečnost obyvatel dotčených obcí v souvislosti s výstavbou záměru (taktéž v souvislosti s ubytovnou pro dělníky), vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a na oblasti soustavy Natura 2000 a další. Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 1 vyjádření odborů MŽP (odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků) 3 vyjádření z řad veřejnosti a doplňující vyjádření obce Tachlovice. Tato vyjádření obsahovala připomínky k oblasti hydrogeologie, hluku, vibrací, odvodnění staveb a náhradní výsadby. Obec Tachlovice v doplňujícím vyjádření sděluje, že v dokumentaci EIA byla zcela opomenuta skutečnost, že v území dotčeném záměrem je umístěno úložiště radioaktivních odpadů. Provoz úložiště byl ukončen dne 9. 8. 1965 a stalo se tak v souladu s tehdy platnými předpisy, další péči o bezpečnost úložiště Hostim převzal stát. Úložiště je uzavřeno od roku 1997. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží, nicméně uvedené oblasti, které jsou v těchto vyjádřeních připomínkovány jsou v tomto závazném stanovisku reflektovány, resp. obdobné připomínky byly uplatněny již ve vyjádřeních obdržených ve lhůtě. Z hlediska doplňujícího vyjádření obce Tachlovice lze shrnout, že neobsahuje žádné zásadní nové skutečnosti a umístění úložiště radioaktivních odpadů je v tomto závazném stanovisku reflektováno (ÚRAO Hostim je vzdáleno cca 2 km jihovýchodně od uvažované trasy „Novostavba trati Praha - Smíchov – Beroun“. Jakékoliv ovlivnění ÚRAO Hostim plánovaným záměrem lze vyloučit. Dle informací v dokumentaci se s jakýmkoliv využitím lokality lomu Alkazar v záměru nepočítá.). Celkově tak lze uzavřít, že vyjádření zaslaná po lhůtě neobsahují žádné zásadní připomínky, které by mohly mít vliv na výrok tohoto závazného stanoviska (z pohledu souhlasu či nesouhlasu nebo stanovení dalších podmínek).

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci EIA, která byla MŽP zaslána v zákonné lhůtě, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci EIA byly zpracovatelkou posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dopisem ze dne 21. 11. 2023 MŽP pověřilo zpracováním posudku Ing. Ivanu Lundákovou, držitelku autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 7232/876/OPVŽP/99, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4873). V souladu s § 9 odst. 3 zákona byla zpracovatelce posudku pro zpracování a předložení posudku stanovena lhůta 60 dní od převzetí dokumentace EIA včetně všech podkladů. Dne 12. 1. 2024 byly zpracovatelce posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku.

Dne 1. 12. 2023 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dokumentace EIA dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Následně dne 6. 12. 2023 MŽP rozeslalo oznámení o zrušení veřejného projednání dokumentace EIA a také ji zveřejnilo na internetu v Informačním systému EIA, veřejné projednání bylo zrušeno z technických důvodů.

Dne 29. 2. 2024 požádala zpracovatelka posudku v souladu s § 9 odst. 3 zákona o prodloužení lhůty na zpracování posudku. Dopisem ze dne 5. 3. 2024 MŽP prodloužilo zpracovatelce posudku lhůtu pro zpracování posudku o 20 dní, tj. do 1. 4. 2024, resp. do 2. 4. 2024.

Dne 11. 3. 2024 znovu rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o pozvánce na veřejné projednání byla na úřední desce Středočeského kraje a hlavního města Prahy zveřejněna dne 14. 3. 2024.

Veřejné projednání dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 27. 3. 2024 od 15:00 hodin v Kulturním domě Plzeňka, Plzeňská 83/48, 266 01 ve městě Beroun. Na veřejném projednání zástupce oznamovatele seznámil přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zpracovatelka dokumentace EIA poté seznámila účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatelka posudku shrnula obsah podkladů, které dosud obdržela pro zpracování posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě (rozsah oblastí připomínek je tedy shodný) a zároveň byly vzneseny také nové připomínky k záměru ze strany DÚSC, DO, ostatních subjektů a veřejnosti, případně byla upřesněna vyjádření, která MŽP obdrželo k dokumentaci EIA v písemné podobě. Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, zpracovatelkou dokumentace EIA, zástupci MŽP a zpracovatelkou posudku) reagováno. Veřejné projednání bylo ukončeno v 21:08 hod. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 10. 5. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/2320.

Dne 2. 4. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný Ing. Ivanou Lundákovou v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Na základě prostudování posudku MŽP vrátilo posudek dne 17. 4. 2024 k dopracování, jelikož dostatečně nezohledňoval závěry z veřejného projednání a dále v posudku nebyla vypořádána některá vyjádření obdržená k dokumentaci EIA.

Dne 15. 5. 2024 byl na MŽP předložen dopracovaný posudek zpracovaný Ing. Ivanou Lundákovou zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatelka posudku, s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci EIA, v obdržených vyjádřeních k dokumentaci EIA, z průběhu veřejného projednání, doplňujících informací, a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci EIA, dospěla k závěru, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatelka posudku tedy navrhla vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 50 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Součástí příloh posudku bylo mimo jiné i posouzení vlivu záměru podle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění, na předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Mgr. Karolína Bílá, Ph.D., březen 2024). Závěrem výše uvedeného posouzení bylo konstatování, že záměr „Novostavba trati Praha -

Smíchov - Beroun" nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, které tvoří soustavu Natura 2000.

Zpracovatelka posudku konstatovala, že předložená dokumentace EIA je vypracována v souladu s požadavky stanovenými § 8 zákona a v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. Dokumentace EIA posuzuje záměr ze všech zákonem stanovených aspektů. V předložené dokumentaci EIA je záměr posuzován v jedné technologické variantě. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v dokumentaci EIA a jejích přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný. Zpracovatelka posudku se ztotožňuje se závěry dokumentace EIA v tom smyslu, že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví akceptovatelný při splnění podmínek návrhu souhlasného závazného stanoviska. Negativní vlivy posuzovaného záměru se projeví v době výstavby, a to zejména na ZS Tachovice a ZS Slivenec. Při splnění navržených podmínek pro eliminaci, respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 4. 10. 2024.

Na základě výše uvedeného, dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 50 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací) pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 7 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do souboru podmínek byly zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Zároveň byly zahrnuty rovněž podmínky, které zákonnou povinnost zpřesňují či blíže specifikují.

Podmínky navržené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah. Dále byly příslušným úřadem upraveny, specifikovány, resp. doplněny následující podmínky:

V posudku navržená podmínka č. 11 s cílem minimalizace negativních vlivů na podzemní a povrchové vody. Formulace podmínky v posudku byla z hlediska příslušného úřadu příliš obecná a neumožňovala jednoznačnou interpretaci ohledně rozsahu a lokalizace opatření. Tento nedostatek mohl vést k nejasnostem při realizaci a kontrole plnění podmínky. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby v jejím znění byl jednoznačně stanoven rozsahu a lokalizace opatření.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 17 byla minimalizace vlivů na ovzduší ve fázi výstavby. V původním znění podmínky bylo uvedeno, že je nutné vegetační úpravy pro ochranu

před prašností v ZS Tachlovice a ZS Slivenec navrhnout ze vzrostlých stromů. Tato dílčí část podmínky byla příslušným úřadem doplněna tak, aby na základě jejího znění došlo z důvodu efektivnějšího snížení prašnosti také k případnému zapojení porostů vzrostlých keřů.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 19 byla minimalizace vlivů hluku z výstavby. V původním znění podmínky bylo uvedeno, že odvoz rubaniny bude probíhat v denní dobu, bez přesnější definice časového intervalu. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem doplněna tak, aby v jejím znění byl jednoznačně stanoven časový rozsah včetně upřesnění, ve kterých dnech je možné realizovat odvoz rubaniny, a včetně upřesnění odvozu štolou do lomu Požáry.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 20 bylo zajistit, aby staveništní doprava na dotčených místních komunikacích byla co nejmenší, resp. aby odvozy materiálu po veřejných komunikacích probíhaly mimo ranní a odpolední dopravní špičku. V návrhu podmínky v posudku však nebyl tento časový interval jednoznačně definován. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby v jejím znění bylo jednoznačně stanoveno časové upřesnění ranní a odpolední špičky. Taková podmínka by byla v původním znění obtížně kontrolovatelná, a tedy obtížně vymahatelná, čímž by byl oslaben její účel, příp. by nebylo možné ji uvést ve stanovisku.

Některé v posudku navržené podmínky byly přesunuty do jiné skupiny podmínek (týká se v posudku navržených podmínek č. 21, 22 v části I.C návrhu stanoviska v posudku, které byly přesunuty do části I. A tohoto závazného stanoviska). V posudku navržená podmínka č. 13 nebyla do tohoto stanoviska převzata, protože se jedná o povinnost, která je již přímo zakotvena v platných právních předpisech. Jedná se tedy o povinnost z platné legislativy, která pro oznamovatele platí bez ohledu na to, zda je nebo není stanovena v závazném stanovisku, její uvedení v závazném stanovisku by tak bylo nadbytečné.

Dále cílem v posudku navržené podmínky č. 23 bylo zajistit a vyvolat jednání se samosprávami dotčených obcí za účelem diskuze o požadavcích obcí. Tato podmínka byla upřesněna v rámci doplnění konkretizace požadavků obcí a jejich následném zohlednění v další přípravě záměru.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 25 bylo zajistit, aby byly klíčové objekty, jako tunelové portály, vyústění Branického železničního mostu a objekt čerpací stanice, navrženy s ohledem na požadavky ochrany přírody a krajiny. Tím se usiluje o minimalizaci negativních dopadů na okolní prostředí. V návrhu podmínky však není zapracována vazba na další projektovou přípravu záměru. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby v jejím znění byl jednoznačně stanoven požadavek na zapracování řešení uvedených objektů v další projektové přípravě záměru. Obdobně byly doplněny/upřesněny podmínky č. 26 a 27 o povinnost zapracování výsledků prověření do další přípravy záměru.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 28 bylo zajistit plynulost dopravy. V návrhu podmínky taktéž není zapracována vazba na další projektovou přípravu záměru. Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby v jejím znění byl jednoznačně stanoven požadavek na zapracování případného přímého napojení vlečky využívané v ZS Tachlovice na železniční trať 173 v další projektové přípravě záměru.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 35 bylo zajistit, aby časové změny stavebních prací v blízkosti chráněné zástavby mimo v jiný než posouzený časový interval byly zohledněny. V návrhu podmínky však nebyl tento časový interval jednoznačně definován. Tato podmínka proto byla MŽP upřesněna doplněním posuzovaného intervalu, resp. odkazu na současně navržené provozní doby jednotlivých ZS a hlukovou studii. Dále byla tato v posudku navržená podmínka č. 35 sloučena do podmínky jediné (týká se v posudku navržené podmínky č. 35 sloučené do podmínky č. 1). Věcný obsah této podmínky byl však plně zahrnut do podmínky č. 1, která obsahuje veškeré prvky původní podmínky č. 35.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 43 byla minimalizace vlivů na vodní zdroje. Do této podmínky byla z důvodu vymahatelnosti přidána dílčí část, která zajišťuje, že dojde k návrhu příslušných opatření k minimalizaci vlivu v případě potvrzení výskytu populace raka říčního.

Cílem v posudku navržené podmínky č. 45 (podmínka č. 2 (monitoring pro fázi přípravy záměru) na str. 279 posudku) byla minimalizace vlivů na vodní zdroje (zejména podzemní vody). V rámci původní znění podmínky nebyl monitoring režimu podzemních vod časově definován a ze znění podmínky nevyplývalo, že by v jeho průběhu došlo vyhodnocování (nikoliv až po stavbě). Tato dílčí část podmínky byla proto příslušným úřadem přeformulována tak, aby v jejím znění byla jednoznačně stanovena vymahatelnost podmínky ve smyslu průběžného vyhodnocování.

V posudku navržená podmínky č. 46 (podmínka č. 3 (monitoring pro fázi přípravy záměru) na str. 279 posudku) byla navržena za účelem zahájení dlouhodobého monitoringu režimu podzemních vod v širším okolí trasy tunelu, resp. s cílem minimalizace vlivů na vodní zdroje. V původním znění nebylo dostatečně specifikováno, kdy má být monitoring zahájen – zda před zahájením výstavby, během výstavby, nebo po jejím ukončení. Takto formulovaná podmínka by byla nejednoznačná a v praxi obtížně vymahatelná, což by mohlo vést k jejímu nesplnění nebo nesprávnému plnění. Proto bylo nezbytné podmínku upravit tak, aby obsahovala jasné časové určení. Dále lze shrnout, že provádění monitoringu režimu podzemních vod a kvality vod je specifickou odbornou činností, která vyžaduje kromě dodržení metodických postupů také znalosti a zkušenosti v oblasti hydrogeologie. Návrh monitoringu režimu podzemních vod včetně jejich kvality, návrh vhodného časového rozpětí průběžného hodnocení monitoringu a vyhodnocení monitoringu bude provádět hydrogeolog s osvědčením o odborné způsobilosti v oboru hydrogeologie. Formulace podmínky byla proto s ohledem na tyto skutečnosti upravena. Doplněné znění proto odpovídá požadavkům na vymahatelnost podmínek a jejich zakotvení v související dokumentaci. Tyto dílčí části podmínky byly proto příslušným úřadem přeformulovány tak, aby v jejím znění byla jednoznačně stanovena vymahatelnost podmínky. V souvislosti s výše uvedenými úpravami podmínek č. 45 a 46, resp. č. 2 a 3 (monitoring pro fázi přípravy záměru) na str. 279 posudku byla ve stejném smyslu přeformulována podmínka č. 49, resp. č. 5 (monitoring pro fázi přípravy záměru) na str. 279 posudku a současně stanovena nová podmínka (podmínka č. 49 tohoto závazného stanoviska). Cílem všech těchto podmínek je minimalizace vlivů záměru na vodní zdroje.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8

a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 49 podmínek k minimalizaci, zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i jeho vlastní realizaci včetně monitoringu a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Podmínka č. 1 byla navržena zpracovatelkou posudku a směřuje k oblasti hluku a cílem této podmínky je minimalizace vlivů hluku z výstavby. Podmínka reaguje zejména na obdržená vyjádření města Beroun a Městské části Praha – Velká Chuchle. Podmínka reaguje také na požadavek, aby byly do dokumentace doplněny další výpočtové body, které prověří hlukové zatížení vyšších pater bytových domů.

Podmínka č. 2 byla navržena zpracovatelkou posudku a směřuje k minimalizaci vlivů na vlivů na krajinný ráz. Podmínka směřuje do opatření navržených v projektové dokumentaci. Podmínka se zaměřuje zejména na zařízení staveniště Slivenec a Tachovice.

Podmínka č. 3 byla navržena zpracovatelkou posudku a směřuje k ochraně případných stávajících melioračních zařízení. Zohlednění stávajících meliorací v projektové dokumentaci je klíčové pro zachování jejich funkčnosti, která zajišťuje efektivní hospodaření s vodou a udržuje stabilní půdní podmínky. Podmínka reaguje mimo jiné na vyjádření obce Mezouň.

Podmínka č. 4 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA. Ochrana EVL – stanoviště 6210 je předmětem ochrany v EVL Karlštejn – Koda, ve kterém se nachází ZS Svatý Jan. Podmínka vzešla také z naturového posouzení, resp. byla zpřesněna v oponentním naturovém posouzení. Po dočasných zásazích může být místní vegetace a struktura půdy narušena, což vede k degradaci přírodních stanovišť. Obnova prostřednictvím výsevu druhů odpovídajících danému stanovišti pomáhá rychle obnovit původní vegetaci a zabránit nežádoucím změnám.

Podmínky č. 5 a 6 vyplývají z opatření navržených v dokumentaci EIA za účelem podpory migrace. Podmínky zajišťují ochranu a podporu biodiverzity, protože usnadňují volný pohyb živočichů a zachování jejich přirozených životních podmínek.

Podmínka č. 7 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na VKP. Podmínka vychází také ze vzneseného požadavku na změnu projektové dokumentace tak, aby nedošlo k zasažení vodní plochy na pozemku parc. č. 786/2 v k.ú. Beroun, resp. míří k minimalizaci vlivů na obojživelníky z míst zasažených stavbou.

Podmínka č. 8 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a směřuje k minimalizaci vlivů na ptactvo. Účelem podmínky je zajištění viditelnosti navržených opatření pro ptáky a snížení riziko jejich nárazu. Tímto opatřením se chrání místní avifauna před úrazy a úhyny.

Podmínky č. 9, 10 a 11 vyplývají z opatření navržených v dokumentaci EIA a jsou navrženy za účelem minimalizace vlivů na podzemní a povrchové vody. Podmínka č. 10 byla stanovena mimo jiné na základě požadavku Povodí Vltavy, cílem této podmínky je zajištění vsakovací zařízení srážkových vod v souladu s ČSN 75 9010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“. Požadované hospodaření se srážkovými vodami celé stavby má vliv na efektivní řízení srážkové vody, které minimalizuje rizika povodní a erozi a podporuje udržitelné využívání vodních zdrojů.

Podmínka č. 12 byla stanovena za účelem minimalizace vlivů světelného znečištění. Podmínka byla formulována zpracovatelkou posudku. Tento přístup zajišťuje minimalizaci negativních dopadů osvětlení na okolní prostředí, živočichy a veřejné zdraví.

Podmínka č. 13 byla formulována zpracovatelkou posudku. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů na ovzduší ve fázi výstavby. Podmínka míří k upřesnění jednotlivých fází výstavby a konkretizaci strojní techniky v ZOV, zároveň požaduje zahrnout do hodnocení v rámci aktualizované rozptylové studie všechny reálně vyhodnotitelné zdroje.

Podmínky č. 14 byla formulována zpracovatelkou posudku. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na vlivů na krajinný ráz. Požadované aktualizované hodnocení je nezbytné pro plánování a realizaci stavebních činností s ohledem na udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí.

Podmínka č. 15 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na ovzduší a biotu.

Podmínka č. 16 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na vody. Při realizaci mostních objektů je potřeba minimalizovat pohyb stavební techniky v korytě toků, což má za cíl ochránit vodní ekosystémy před mechanickým poškozením a kontaminací.

Podmínka č. 17 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů na migraci. Toto opatření bylo navrženo pro ochranu biodiverzity a zachování přirozených migračních tras živočichů přes stavební území. Sklony svahů výkopů budou totiž navrženy tak, aby umožňovaly bezpečný přechod migrujících živočichů.

Podmínky č. 18 a 19 vyplývají z opatření navržených v dokumentaci EIA a byly stanoveny za účelem minimalizace vlivů na ovzduší ve fázi výstavby. Plochy určené k následným vegetačním úpravám, budou osázeny co nejdříve po dokončení stavebních prací, aby nová vegetace rychleji pokryla půdu. Tento přístup je stanoven také pro stabilizaci půdy, snížení erozních procesů. Kde není možné vysadit vegetaci, bude požadováno použití jutového plátna, mulče nebo jiných materiálů, které zvýší soudržnost povrchu.

Podmínka č. 20 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a byla stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku z výstavby. Odvoz rubaniny bude probíhat v denních hodinách, což pomáhá minimalizovat vlivy na okolní obyvatele tím, že omezuje provádění hlukově a vibracemi zatěžujících činností na časy, kdy jsou lidé obvykle aktivní, a zároveň podporuje dodržování legislativních požadavků na ochranu před hlukem a otřesy.

Podmínka č. 21 byla formulována zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je zajištění plynulosti dopravy. Toto opatření má za cíl minimalizovat dopravní zácpy a snížit negativní dopady na plynulost provozu. Tím se zlepšuje bezpečnost silničního provozu a zároveň se snižuje rušení obyvatelstva v okolí zařízení staveniště. Podmínka tak konkrétně míří ke specifikaci dopravní obsluhy zařízení staveniště ve vztahu k dopravní špičce.

Podmínky č. 22 a 23 byly formulovány zpracovatelkou posudku. Podmínky umožňují komunikaci negativních vlivů záměru na obyvatele obcí s místními samosprávami a zohlednění případných připomínek do projektové dokumentace. Jejich podstata vychází mimo jiné z obdržených

vyjádření a z veřejného projednání. Podmínky kompletně míří do fáze přípravy záměru a reagují zejména na požadavky dotčených obcí na trase záměru.

Podmínka č. 24 byla formulována zpracovatelkou posudku. Podmínka směřuje k minimalizaci vlivů záměru na vlivů na krajinný ráz. Cílem je prověřit možnost úprav tunelových portálů v Malé Chuchli a dotvoření vyústění Branického železničního mostu a objektu pro čerpací stanici poblíž obce Svätý Jan pod Skalou. Podmínka vychází mimo jiné z požadavků navržených Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky, oddělení správa CHKO Český kras.

Podmínka č. 25 byla formulována zpracovatelkou posudku. Cílem podmínky je pro fázi výstavby záměru zajistit minimalizaci vlivů záměru v souběhu s navazujícími stavbami. Podmínka reaguje mimo jiné na obdržená vyjádření a na připomínky vznesené na veřejném projednání.

Podmínky č. 26 a 27 byly formulovány zpracovatelkou posudku a jejich cílem je zajištění plynulosti dopravy. Podmínky reagují zejména na obdržená vyjádření (např. vyjádření obcí Nučice, Mezouň a Vysoký Újezd) a taktéž reagují na připomínky vznesené na veřejném projednání. Zároveň se snaží ověřit vhodnost zabezpečovacích zařízení a prvků potřebných pro obsluhování zařízení staveniště.

Podmínka č. 28 byla formulována zpracovatelkou posudku a jejím cílem je minimalizace vlivů na stanovené poddolované území v Nučicích. Podmínka přímo reaguje na vyjádření obce Nučice, případně okrajově na obdržená vyjádření z řad veřejnosti. Tento posudek bude podrobně analyzovat, jak navrhovaný stavební záměr ovlivní stabilitu terénu a existující stavby. V další fázi projektové přípravy je proto nutné zajistit odborný posudek soudního znalce v oboru poddolování.

Podmínka č. 29 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a jejím cílem je minimalizace vlivů na floru a faunu. Konkrétně podmínka míří k ověření výskytu zvláště chráněných druhů na plochách dotčených trvalými a dočasnými zábory stavbou. Podmínka současně míří k minimalizaci vlivů na regionální biokoridor.

Podmínka č. 30 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a jejím hlavním cílem je minimalizace vlivů na vodní zdroje. Účelem podmínky je zajištění hromadného zásobování pitnou vodou. Zajištění hromadného zásobování vodou v části obce Sv. Jan pod Skalou a v osadě Záhrabská před zahájením stavby tunelu je účelné pro minimalizaci negativních dopadů na místní obyvatele během realizace záměru.

Podmínka č. 31 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a jejím cílem je zajištění podrobnějšího vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody zejména se zaměřením na navržené zářezy a mostní objekty. Geotechnický průzkum poskytuje důležité informace o geologickém a hydrogeologickém prostředí dané lokality, včetně propustnosti půd, vodních toků a zásob podzemní vody.

Podmínka č. 32 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a účelem podmínky je minimalizace vlivů na krajinný ráz. Podmínka míří ke snížení potenciálního vlivu zařízení staveniště v Tachlovicích v případě uložení přebytku rubaniny.

Podmínka č. 33 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a účelem podmínky je minimalizace potenciálních kumulativních a synergických vlivů souběhu staveb na ovzduší a hlukovou situaci. Podmínka zajišťuje, že v případě souběžné realizace více staveb bude

zpracována hluková a rozptylová studie k posouzení kumulativních dopadů na hluk a kvalitu ovzduší.

Podmínka č. 34 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, konkrétně z naturového posouzení, resp. byla zpřesněna v oponentním naturovém posouzení. Účelem podmínky je minimalizace vlivů na floru a faunu. Odborný biologický dozor bude kontrolovat dodržování podmínek pro realizaci stavby, je schopen řešit nečekané situace apod. Podmínka zároveň upřesňuje, co bude gesci biologického dozoru v bodech a až c. Posuzované území není příliš zasaženo rostlinnými invazemi, přesto však byly některé druhy invazních rostlin zaznamenány, z tohoto důvodu je zejména v souvislosti se stavební činností v území a přesuny zeminy dbát na to, aby nedocházelo k zavlékání na další lokality.

Podmínky č. 35, 36 a 37 vyplývají z opatření navržených v dokumentaci EIA, resp. podmínka č. 37 byla formulována zpracovatelkou posudku. Podmínky podporují transparentnost a spolupráci a umožňují na základě včasného poskytnutí informací dále minimalizovat negativní vlivy záměru na obyvatele obcí v okolí zařízení stavenišť.

Podmínka č. 38 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, konkrétně z naturového posouzení a zpřesněna byla v oponentním naturovém posouzení. Podmínka jako preventivní opatření míří k ochraně případně nově objevených jeskyních prostor ve střetu se záměrem.

Podmínka č. 39 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA a účelem podmínky je minimalizace vlivů na hlukovou situaci ve fázi výstavby. Podmínka se konkrétně zaměřuje na veškerá zařízení stavenišť a částečně tak reaguje i na obdržená vyjádření a závěry z veřejného projednání. Cílem podmínky je zajistit minimalizaci vlivů záměru ve fázi výstavby právě u jednotlivých zařízení stavenišť (zejména zařízení stavenišť Tachlovice a Slivenec). Předběžné umístění protihlukových opatření minimalizuje hlukovou zátěž na okolní obyvatelstvo a podmínku lze považovat za zásadní.

Podmínka č. 40 byla formulována zpracovatelkou posudku a účelem podmínky je minimalizace vlivů na vodoteč v obci Loděnice. Cílem podmínky je zajištění ochrany podzemních a povrchových vod a minimalizace vlivů záměru na tyto oblasti. Podmínka také zajišťuje, že kvalita podzemních vod uvolněných během ražby tunelů bude řízena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění vodoteče Loděnice.

Podmínka č. 41 byla formulována zpracovatelkou posudku a účelem podmínky je minimalizace vlivů na případné populace raka říčního. Podmínka svým zněním míří konkrétně na dotčené vodoteče Loděnice v lokalitě Svatý Jan pod Skalou. Podmínka pro posouzení vlivu drenážních vod na populaci raka říčního v Loděnici je nezbytná k ochraně tohoto ohroženého druhu před negativními dopady stavebních prací, jako jsou znečištění a změny v kvalitě vody.

Podmínka č. 42 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, účelem podmínky je minimalizace vlivu vibrací z výstavby záměru. Podmínka svým zněním míří konkrétně na zařízení stavenišť Tachlovice, Slivenec A a Svatý Jan pod Skalou. Podmínka byla stanovena pro účely monitorování ve fázi přípravy záměru. Geotechnický průzkum poskytuje detailní informace o složení podloží, stabilitě hornin, přítomnosti podzemních vod a dalších geologických podmínkách.

Podmínky č. 43 a 44 vyplývají z opatření navržených v dokumentaci EIA a jejich cílem je minimalizace vlivů na vodní zdroje. Podmínky v případě zrátk vody zajišťují nápravná opatření (nové individuální zdroje podzemních vod, připojení na veřejný vodovod apod.). Dlouhodobý monitoring režimu podzemních vod v širším okolí trasy tunelu je požadován pro identifikaci a řízení potenciálních změn v hydrologických podmínkách.

Podmínka č. 45 byla formulována zpracovatelkou posudku a účelem podmínky je ověření protihlukových opatření a minimalizace vlivů hluku. Podmínka byla stanovena za účelem monitorování vlivů záměru ve fázi realizace záměru. Podmínka se konkrétně zaměřuje na dotčená zařízení stavenišť.

Podmínka č. 46 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, účelem podmínky je minimalizace vlivu vibrací z výstavby záměru. Podmínka monitorování vibrací zajišťuje, že projekt bude realizován v souladu s plánem, který zahrnuje specifikované metody a postupy pro kontrolu vibrací.

Podmínka č. 47 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, účelem podmínky je minimalizace vlivů záměru na vodní zdroje. Systematickým sledováním lze včas identifikovat případné anomálie nebo nepředvídané jevy a zařídit adekvátní reakci a případné upravení stavebních postupů s cílem minimalizovat možné negativní dopady na životní prostředí a hydrogeologické podmínky dané lokality.

Podmínka č. 48 vyplývá z opatření navržených v dokumentaci EIA, účelem podmínky je ověření funkčnosti protihlukových opatření. Podmínka konkrétně stanovuje měření hluku z dopravy v chráněném venkovním prostoru dotčených staveb. Toto opatření je klíčové pro určení a minimalizaci potenciálních negativních dopadů dopravního hluku na okolní obyvatelstvo a prostředí.

Podmínka č. 49 byla stanovena příslušným úřadem po konzultaci se zpracovatelkou posudku. Účelem podmínky je minimalizace vlivů záměru na vodní zdroje. Systematickým sledováním lze včas identifikovat případné anomálie nebo nepředvídané jevy a zařídit adekvátní reakci a případné upravení stavebních postupů s cílem minimalizovat možné negativní dopady na životní prostředí a hydrogeologické podmínky dané lokality. Plnění podmínky je navázáno na plnění podmínky č. 47 tohoto závazného stanoviska, tzn. pokud z vyhodnocení monitoringu pro období výstavby vyplyne potřeba monitoringu režimu podzemních vod, případně kvality podzemních vod pro fázi provozu, bude hydrogeologem s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie navržen monitoring podzemních vod včetně vhodného časového rozpětí monitoringu. Provádění monitoringu pro období provozu záměru včetně jeho vyhodnocování pak bude probíhat podle podmínky č. 49 tohoto závazného stanoviska. Pokud potřeba monitoringu pro fázi provozu záměru z plnění podmínky č. 47 nevyplyne, tak se podmínka č. 49 neuplatní a bude považována za splněnou, resp. bezpředmětnou.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný,

stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelkou dokumentace EIA, dotčenými orgány a zpracovatelkou posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun. Záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován invariantně, s výjimkou uložení přebytku rubaniny, umístění továrny na tybinky a technologie ražby. Účelem záměru výstavba nového spojení mezi žst. Praha Smíchov a žst. Beroun s tím, že cílem je dokončit modernizaci III. tranzitního železničního koridoru a zajistit vlastnosti koridorových staveb v úseku Praha – Beroun.

Stavba je situována mezi oblast žst. Praha Smíchov / Branický most / žst. Beroun a její podstatná část bude vedena v tunelech. Hlavní povrchové úpravy a permanentní objekty na povrchu budou v oblastech portálů (Hlubočepy, Chuchle, Beroun) a šachet (Šachta a podzemní záchranný objekt Tachlovice a Čerpací objekt Svatý Ján). Zájmové území náleží podle Demka a kol. (1987) k provincii Česká Vysočina, Poberounské soustavě, Brdské podsoustavě, a leží na pomezí celků Pražská plošina (podcelek Říčanská plošina, Hořovická pahorkatina) a Křivoklátská vrchovina (podcelek Zbirožská vrchovina). Na území hlavního města Prahy je jižně od záměru vymezena EVL Chuchelské háje (CZ0110040). V okolí západní části úseku se rozkládá EVL Karlštějn – Koda (CZ0214017). Z hlediska umístění záměru lze shrnout, že záměr prochází nebo je lokalizován v blízkosti NPP Barrandovské skály, PR Chuchelský háj, PP Pod Žvahovem a CHKO Český kras.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny taktéž jako akceptovatelné s tím, že pro minimalizaci vlivů záměru jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky. Hlavní vliv představuje samotná realizace tunelů. V období provozu pak bude mezi hlavní vlivy patřit rušení vlastním provozem.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vliv záměru na veřejné zdraví byl posouzen v dokumentaci EIA oprávněnou osobou (Mgr. Robert Polák; září 2023). Hlavními faktory, které mohou být realizací záměru významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší v etapě výstavby. V dokumentaci EIA bylo uvedené posouzeno rozptylovou (Ing. Blanka Novotná; září 2023) a studií (Ing. Petr Čichovský; září 2023) na základě stávající projektové přípravy záměru. Vliv záměru na veřejné zdraví posouzený v dokumentaci EIA z hlediska kvality ovzduší při realizaci posuzovaného záměru lze považovat za značně nadhodnocený a konzervativní.

Všechny práce při realizaci stavby budou časově omezené, v případě přípravy ploch se předpokládá doba trvání okolo jednoho roku, v případě vlastního provozu ploch ZS bude doba činnosti dle jednotlivých lokalit od cca 5 měsíců do 9 let. Po uvedení do provozu nebude elektrifikovaná trať zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Při dodržení všech navržených opatření je stavba z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná.

Počet silně obtěžovaných obyvatel z hluku ze stacionárních zdrojů v realizaci stavby se pohybuje v jednotlivých lokalitách v řádu jednotek. Vlivem staveništní dopravy po železnici bylo vypočteno zvýšení počtu silně obtěžovaných obyvatel hlukem v řádu desítek. Vlivem staveništní dopravy po silnici byl vypočten nárůst počtu silně obtěžovaných obyvatel hlukem pod hranici jedné desetiny jednoho nového případu. V případě provozu železniční trati bylo hodnoceno silné obtěžování hlukem z železniční dopravy s tím, že v jednotlivých lokalitách je možné předpokládat jednotky až desítky silně obtěžovaných obyvatel. Hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách budou splněny za předpokladu vybudování navržených protihlukových opatření.

Vliv záměru lze z hlediska velikosti vlivu na obyvatelstvo souhrnně označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Zpracovatelka posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. S ohledem na celkový počet dotčených obyvatel lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou v tomto případě akceptovatelné.

Vlivy na ovzduší a klima

Realizace záměru byla posouzena rozptylovou studií (Ing. Blanka Novotná; září 2023) na základě stávající projektové přípravy záměru. Rozptylová studie je zpracována konzervativním způsobem bez časového rozlišení jednotlivých činností v zařízení staveniště. Výše uvedené bude upřesněno aktualizací rozptylové studie v další projektové přípravě. Z pohledu výsledků rozptylové studie lze shrnout, že realizace plánované stavby může být v některých referenčních bodech příčinou překročení limitů tuhých znečišťujících látek, avšak za důsledného použití všech dostupných opatření na snížení prašnosti lze konstatovat, že navrhovaná liniová stavba „Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun“ je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná, lze ji v daném místě realizovat.

Vzhledem ke skutečnosti, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí. Záměr je možné z hlediska velikosti vlivu na kvalitu ovzduší ve fázi realizace ovzduší označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Pro omezení emisí z realizace záměru jsou v dokumentaci EIA navržena opatření. Další opatření jsou součástí podmínek tohoto závazného stanoviska. Záměr je možné z hlediska

velikosti vlivu na kvalitu ovzduší ve fázi provozu označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.

Vyhodnocení vypočtených imisních příspěvků pro jednotlivé plochy zařízení stavenišť lze shrnout následovně:

Plocha ZS Králův Dvůr a plocha ZS Beroun B:

Příprava ploch zařízení stavenišť ani jejich provoz nebudou příčinou překračování platných imisních limitů. Variantně je uvažováno s nevybudováním plochy tohoto ZS a přesunutím výroby tybinků do prostoru ZS Tachlovice.

Plocha ZS Beroun A:

Během provozu plochy zařízení stavenišť může dojít v referenčním bodě - RB č. 25 k 68 případům překročení imisního limitu denní koncentrace PM_{10} což je až o 33 případů více než činí povolený limit.

Plocha ZS Svatý Jan pod Skalou:

Během přípravy plochy zařízení stavenišť může dojít v referenčním bodě - RB č. 36 k 67 případům překročení imisního limitu denní koncentrace PM_{10} . Během provozu plochy zařízení stavenišť nedojde k překročení imisních limitů.

Plocha ZS Tachlovice:

Provoz na ZS Tachlovice byl navržen ve třech variantách č. I, II, III. Varianta č. I počítá s dovozem tybinků z výroby z Králova Dvora a jejich skladováním a překládkou na ploše ZS Tachlovice. Varianta č. II počítá s umístěním výroby tybinků na této ploše a jejich přímým přesunem pomocí jeřábu do tunelové šachty. Varianta č. III počítá s umístěním výroby tybinků na této ploše a jejich přímým přesunem pomocí jeřábu do tunelové šachty. A s využitím části ZS a navazující plochy jako trvalého úložiště výrubu.

- Imisní příspěvky varianta č. I: (využití této plochy zejména jako přístupu k tunelovacím strojům a manipulaci a překládce výrubu, dovoz tybinků z výroby z Králova Dvora) - během přípravy plochy zařízení stavenišť nedojde k překročení imisních limitů. Během provozu plochy zařízení stavenišť může dojít v některých referenčních bodech - RB č. 67-69 a 71-73 k 40-66 případům překročení imisního limitu denní koncentrace PM_{10} .
- Imisní příspěvky varianta č. II: (využití této plochy zejména jako přístupu k tunelovacím strojům a manipulaci a překládce výrubu, dále umístění výroby tybinků na této ploše) - během provozu plochy zařízení stavenišť nedojde k překročení imisního limitu denní koncentrace PM_{10} . Všechny hodnoty imisních příspěvků jsou ve variantě č. II přibližně o třetinu až o polovinu nižší než ve variantě č. I. Pokles hodnot imisních příspěvků je dán zejména odstraněním dopravy a manipulace s tybinky na ploše ZS pomocí nakladačů a těžkých kolových dopravníků.
- Imisní příspěvky varianta č. III (využití této plochy ve stejném rozsahu jako v případě varianty č. II, navíc budou část ZS a navazující plocha využity jako trvalé úložiště

výrubu) - během přípravy plochy zařízení staveniště nedojde k překročení imisních limitů. Během provozu plochy zařízení staveniště nedojde k překročení imisního limitu denní koncentrace PM_{10} . Všechny hodnoty imisních příspěvků jsou ve variantě č. III přibližně o třetinu až o polovinu nižší než ve variantě č. I. A mírně vyšší než ve variantě č. II. Pokles hodnot imisních příspěvků je dán zejména vypuštěním dopravy a manipulace s tybinky na ploše ZS pomocí nakladačů a těžkých kolových dopravníků.

Je uvedeno porovnání imisních příspěvků z provozu ZS Tachlovice ve variantách č. I, II a III, z kterého vyplývá, že při použití platných emisních faktorů, zejména pro pojíždění zpevněných i nezpevněných povrchů stavební mechanizací (nakladače, těžké kolové manipulátory a tahače s návěsy) v závislosti na jejich váze je z hlediska vzniku tuhých znečišťujících látek (jako PM_{10} a $PM_{2,5}$) jednoznačně největší zátěží Varianta č. I. V této variantě je uvažováno s dovozem hotových dílců z výroby v Králově Dvoře, jejich následné ukládání na ploše ZS Tachlovice, překládka a finální odvoz těžkými kolovými manipulátory do tunelů.

U Variant II a III dojde k omezení vzniku škodlivých látek i zkrácením dopravní vzdálenosti na přepravu tybinků v úseku ZS Králův Dvůr – ZS Slivenec, která činí cca 33 km, oproti ZS Tachlovice – ZS Slivenec, která činí cca 21 km. Zkrácením dopravní vzdálenosti bude vyprodukováno za rok přepravy méně o 5,92 t PM_{10} , 1,46 t $PM_{2,5}$, 36,8 kg NO_2 , 1,47 kg benzenu a 76,1 g benzo(a)pyrenu.

Plocha ZS Slivenec A a Slivenec B – lom Požáry:

Během přípravy plochy zařízení staveniště nedojde k překročení imisních limitů. Během provozu plochy zařízení staveniště počet překročení imisního limitu denních koncentrací PM_{10} v posuzovaném RB č. 92 bude činit až 39 případů za rok a imisní limit maximálních denních koncentrací PM_{10} může být překročen až o 4 případy.

Plocha ZS Branický most:

V RB 108 a 109 dojde vlivem imisního příspěvku z přípravy i provozu plochy staveniště k překročení ročního limitu $PM_{2,5}$. V RB 108 a 109 dojde vlivem imisního příspěvku provozu plochy staveniště k překročení denního limitu PM_{10} až o 26 případů.

Plocha ZS Hlubočepy:

Příprava plochy zařízení staveniště ani jeho provoz nebudou příčinou překračování platných imisních limitů.

Lze shrnout, že imisní příspěvky z plánované stavby byly hodnoceny ve 120 referenčních bodech (RB) umístěných v místech trvale obydlených budov a dále v plošné síti RB 300 x 300 m. Z těchto 120 RB u 110 RB nebylo zjištěno překročení imisních limitů ani u jedné ze sledovaných látek. Jak je výše uvedeno negativní vlivy posuzovaného záměru se projeví v době výstavby, a to zejména na ZS Tachlovice a ZS Slivenec. Přesto lze při splnění opatření uložených v tomto závazném stanovisku pro eliminaci, respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí považovat záměr z hlediska vlivů na ovzduší za možný i ve vztahu k výše uvedeným zařízením staveniště. Lze shrnout, že po realizaci těchto opatření dojde ke splnění imisních limitů.

Vlivy na klima posuzovaného záměru hodnoceny v samostatné příloze č. 5 dokumentace EIA. Z provedené analýzy vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a II. Kategorie I. představuje zanedbatelné riziko; kategorie II. představuje mírné riziko. Ve fázi provozu záměru je možné hodnotit posuzovaný záměr pozitivně, neboť se jedná o elektrizovanou trať, a tedy splňuje opatření snižující emise skleníkových plynů. Dojde k zrychlení a zkvalitnění mezinárodní dopravy na rameni Praha - Plzeň - Nürnberg/München, a to je předpoklad k vyššímu využívání železniční dopravy. Záměr je možné z hlediska velikosti vlivu na klima ve fázi provozu označit za malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.

Realizací záměru nedojde k významnému ovlivnění z hlediska vlivů na ovzduší a klima. S uvedenými závěry dokumentace EIA se za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska souhlasí i zpracovatelka posudku.

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

Vlivy na hlukovou situaci

Realizace záměru byla posouzena hlukovou studií (příloha č. 1 dokumentace EIA; Ing. Petr Čichovský; září 2023) na základě stávající projektové přípravy záměru. Na základě výsledků modelových výpočtů v dokumentaci EIA lze doložit plnění navrhovaných hygienických limitů v průběhu všech posuzovaných stavebních činností, a to při dodržení nasazení navrhovaných sestav strojní techniky a zajištění doprovodných opatření pro redukci hluku. Dále se uplatní základní protihluková opatření, která sníží ekvivalentní hladiny akustického tlaku v průběhu výstavby u chráněné obytné zástavby v území na akceptovatelnou mez. Podél tras staveništní dopravy bude hygienický limit v území v průběhu výstavby zajištěn. Záměr je možné z hlediska velikosti vlivu na akustickou situaci ve fázi realizace označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Provoz záměru byl posouzen rovněž výše uvedenou hlukovou studií. Na základě provedených výpočtů je predikováno překročení hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách, které je možné splnit za předpokladu vybudování protihlukových opatření, která jsou součástí záměru. Za účelem splnění hygienických limitů jsou navrženy 3 protihlukové stěny s výškou od 2,5 do 4,0 m. Dále je navržena instalace kolejnicových absorberů hluku ve třech úsecích železniční tratě, jedná se o lokality Hlubočepy a Beroun v celkové délce 1 330 m. Na základě těchto opatření je možné konstatovat, že po realizaci stavby bude zajištěno splnění platných hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách.

Vliv stavební činnosti se projeví při realizaci povrchových úseků u portálů tunelů v Hlubočepích, u Branického mostu a při přemostění údolí Berounky, dále v okolí technologických šachet Slivenec, Tachlovice a Svatý Jan pod Skalou, kde bude působit hluk při realizaci staveb. Významný bude vliv činnosti související s hloubením tunelů, které budou raženy od technologických šachet Slivenec a Tachlovice.

Dále lze konstatovat, že při napojení na dopravně významněji zatíženou komunikaci je provedeno základní posouzení na základě stávající dopravní zátěže a plánovaného přetížení vlivem staveništní dopravy a hodnocení prokázalo, že hluk ze staveništní dopravy je maskován pozadovým hlukem z dopravy (hlukem z ostatních vozidel jedoucích po komunikaci), dopady na hlukovou situaci u okolních objektů tak budou nulové.

V rámci hodnocení kumulativních vlivů ve fázi výstavby lze zmínit teoretický souběh stavební činnosti s realizací přeložky silnice II/605, která je plánována v blízkosti ZS Beroun A. K tomu je třeba doplnit, že při dodržování základních uvedených opatření pro redukci akustických příspěvků ze stavební činnosti lze při souběhu obou posuzovaných staveb zajistit plnění hygienických limitů u nejbližší dotčené chráněné zástavby s tím, že tento předpoklad bude v případě přímého souběhu obou staveb ověřen pomocí detailního posouzení, které bude provedeno na základě precizovaného návrhu sestav strojní techniky nasazeného při realizaci stavebních činností, které budou dle harmonogramů staveb probíhat v souběhu. Dále lze konstatovat, že teoretický souběh se staveništní dopravou ostatních staveb v území (zkapacitnění Pražského okruhu, dálnice D5 nebo při realizaci přeložky silnice II/605) chráněnou zástavbu neovlivní.

Vibrace

Pro realizaci záměru platí, že během razících prací mohou být využívány technologie způsobující vibrace a otřesy. Je navrženo na počátku razících prací provést monitoring vibrací a v případě potřeby režim ražby upravit tak, aby byly hygienické a technické limity vibrací splněny.

Zdrojem vibrací může být rovněž doprava vyvolaná záměrem. Rubanina bude odvážena po železnici - vzhledem k využití stávajících železničních tratí a limitujícího kapacitního využití stávajících tratí není předpokládáno překročení hygienických limitů vibrací po dobu výstavby. Vyrobené tybinky budou transportovány pomocí nákladních vozidel. Velikost a charakter vibrací (otřesů) je dán typem vozidel, konstrukcí a stavem vozovky. Silniční provoz bude realizován po veřejných kapacitně dostačujících komunikacích, kde je s těmito důsledky počítáno již při návrhu.

Pro provoz záměru platí, že pro zjištění stávajícího stavu vibrací bylo provedeno měření vibrací od železniční tratě ve dvou měřících bodech u trati v Berouně. Na základě výsledných hodnot měření vibrací nejsou v úsecích navrhované železniční trati mimo tunely nutná antivibrační opatření.

Predikce vzniku a šíření vibrací v tunelové části trati uvedená v dokumentaci EIA vychází z metodiky dánských drah "Banedanmark New Vibration Model". Posouzení bylo provedeno pro lokality, kde se vedení trati přibližuje na méně jak 100 m (km 7,1-7,5 Barrandovské terasy, km 7,5-8,0 ul. Barrandovská, lokalita Malá Chuchle km 1,0, Svatý Jan pod Skalou km 28,3). Byl navržen soubor objektů doporučených k pasportizaci. Toto bude upřesněno na základě výsledků probíhajícího geotechnického průzkumu.

Světelné znečištění

Při návrhu světelných zdrojů v rámci stavby (včetně zařízení stavenišť) bude postupováno v souladu s ČSN 36 0459 omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení a s metodickým pokynem MŽP ze září 2023 s přihlédnutím k místním podmínkám.

Zdrojem světelného znečištění budou i projíždějící vlaky ve fázi provozu záměru. Vzhledem k tomu, že většina tratí je navržena v tunelu, je možné dovést akceptovatelné ovlivnění okolního území.

Vlivem záměru celkově nedojde k významnému ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění zdraví a bezpečnosti obyvatelstva prostřednictvím vibrací. Další fyzikální a biologické

charakteristiky jsou nevýznamné. S uvedenými závěry dokumentace EIA se za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska ztotožnila i zpracovatelka posudku.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V rámci posuzovaného záměru jsou stavebními objekty mostů dotčeny vodní toky Vltava, Dalejský potok a Berounka. Průtočné profily nových mostních objektů budou hydrotechnicky posouzeny. Stavba povrchově zasahuje do stanovených záplavových území a aktivní zóny záplavového území vodních toků Vltava (k.ú. Malá Chuchle), Dalejský potok (k.ú. Hlubočepy), Loděnice (k.ú. Svatý Jan pod Skalou) a Berounka (k.ú. Beroun).

Pro stavbu bude v rámci dokumentace pro vydání společného povolení stavby vypracován povodňový plán pro období výstavby. Plán bude splňovat náležitosti oborové normy TNV 752931 Povodňové plány a bude řídicím dokumentem zhotovitele pro období před a při povodni.

Z výsledků posouzení vlivu železničního mostu přes Berounku a souvisejících dopravních staveb na odtokové poměry v Berouně za průtokových podmínek povodně z. r. 2002 vyplynulo, že za simulovaných průtokových podmínek historické povodně Q 2002 bude celkově dosaženo velmi mírného globálního vzduší přibližně 4 cm, což je, vzhledem k významu navrhovaných staveb a zároveň přesnosti všech vstupních dat použitých pro stavbu modelu nevýznamné. Samotná stavba železničního mostu a všech k němu souvisejících staveb nebude mít na odtokové poměry v Berouně negativní vliv.

Dle požadavků správce povodí Povodí Vltavy s.p. nebude přípustné využít aktivní zónu záplavového území Berounky v k.ú. Beroun (tzn. inundační plochu na levém břehu) ke skladování sypkých materiálů a takových prvků zařízení staveniště, u kterých by hrozilo odplavení při povodni. To se však netýká montáže ocelových konstrukcí, které nejsou považovány za odplavitelné, a proto je jejich kompletace na inundační ploše možná. V případě hrozby dosažení 2. stupně povodňové aktivity v průběhu výstavby bude správce toku požadovat odstranění dočasných náspů a komunikací jakož i dalších obdobných prvků zařízení staveniště omezujících průtočnost koryta.

Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů lze předpokládat, že nebude překážkou pro zlepšení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových Vltava od toku Berounka po ústí do Labe (DVL 0820), Berounka od toku Litavka po ústí do toku Vltava (BER_0940), Loděnice od toku Lhotecký potok po ústí do toku Berounka DVL 0920), Litavka od toku Červený potok po ústí do toku Berounka (DVL 0900).

Rozsah vlivu záměru na režim podzemních vod a dobu jeho působení může především záviset na metodě ražby tunelů. V rámci dokumentace EIA bylo zpracováno orientační hydrogeologické posouzení vlivu tunelu na jímací objekty podzemních vod. Objekty podzemních vod v uvedených ochranných pásmech (Beroun nemocnice prameniště 1, Beroun nemocnice prameniště 1, 2, 3, Nučice podzemní zdroj, Chýnice vrty HV1-3, SŠ1, Lužce vrtaná studna V-06 a Loděnice podzemní zdroj) nejsou ovlivněny žádným rizikem nebo nízkým rizikem. Nízké riziko bylo určeno pro zdroje podzemní vody v ochranných pásmech Beroun nemocnice – prameniště 1, 2, 3, Svatý Jan pod Skalou podzemní zdroj a Svatý Jan pod Skalou vrt SJ-1.

Drenážní účinek trasy tunelu při stavbě, resp. po dokončení tunelu, se z hydrogeologického hlediska dotkne převážně zóny přípovrchového rozvolnění a rozpukání

horninového masívu, sahajícího obvykle do hloubek cca 20-40 m pod terén – s možným lokálním propojením na drenážní účinky tunelu prostřednictvím tektonických poruch či hlavních puklin s větším hloubkovým dosahem.

Riziko negativního ovlivnění jímacích objektů podzemní vody v nízké či vysoké míře převážně souvisí s lokálním propojením rozpukaného horninového masívu u báze studní s drenážní zónou vzniklou v souvislosti s ražbou tunelu – např. zlomovou tektonikou příčnou či podélnou, popř. v zónách vedení tunelu mělce pod terénem s přímým kontaktem s bazální částí rozvolněné a rozpukané přípovrchové zóny.

Jímací objekty podzemních vod by neměly být významněji ovlivněny plošně, bude k nim docházet spíše jen lokálně – zejména při propojení zvodnění svrchní zvětralinové zóny s rozvolněnou horninou v okolí tunelu s krátkodobými až dlouhodobými drenážními účinky.

Z hlediska případného ovlivnění hladin a vydatnosti zvodnělé části kolektoru v nadloží tunelu je nejvíce zasažená osada Záhrabská a některé části obce Sv. Jan pod Skalou (není zde zaveden vodovodní řad a studny zejména v Záhrabské mají jen malý sloupec vody a velmi nízkou vydatnost – zde existuje reálné riziko ovlivnění většího počtu studní i v nepravidelném plošném rozsahu do té míry, že nebudou využitelné pro individuální zásobování vodou).

Na základě provedeného orientačního hydrogeologického posouzení lze tedy zdůraznit, že bude třeba již před stavbou tunelu vyřešit hromadné zásobování vodou v části obce Sv. Jan pod Skalou a v celé osadě Záhrabská. Zde je reálné riziko negativního vlivu stavby tunelu na větší počty studní, které jsou jedinými zdroji vody pro místní nemovitosti. V ostatních dotčených obcích je zaveden vodovod na celém území obce a případné řešení úbytku či ztráty vody ve studních, resp. odpovídající náhrady, lze zvolit až na základě monitoringu hladin ve studních před a během stavby tunelu.

Informace o možném ovlivnění povrchových a podzemních vod proti dokumentaci EIA budou zpřesněny probíhajícím geotechnickým průzkumem, a to včetně ovlivnění vodotečí vypouštěním vod z posuzovaného záměru jak ve fázi realizace záměru, tak při vlastním provozu.

Kromě oblasti Slivence se trasa vyhýbá hlavnímu kolektoru devonských vápenců s puklino-krasovou porozitou – negativní ovlivnění hlavního krasového kolektoru je tímto vedením trasy minimalizováno.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na povrchové a podzemní vody označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Realizací záměru nedojde k významnému ovlivnění z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody. S uvedenými závěry dokumentace EIA za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska souhlasí i zpracovatelka posudku.

Vlivy na půdu

Celkový trvalý zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) vyvolaný stavbou činí 120 223 m². Plochy dočasného záboru ZPF nad 1 rok vyvolaného stavbou činí 1 607 564 m². Z hlediska výměry požadovaných trvalých záborů ZPF ve vztahu k existující třídě ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Výměru ploch zařízení staveniště, resp. dočasného záboru ZPF nad 1 rok ve vztahu k dotčeným třídám ochrany lze velikost vlivu uvažovat za velkou a významnou, jedná se ale o vliv dočasný, který bude provedením následné rekultivace kompenzován.

Stavba zasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa, jedná se o dotčení spíše okrajových partií lesních porostů. Výměra předpokládaného trvalého záboru PUPFL je 12 036 m², dočasného záboru PUPFL 14 248 m². V místě navržených záborů lesních pozemků se nacházejí lesy zvláštního určení – lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích a lesy příměstské a další lesy se zvýšenou rekreační funkcí. Niveleta tunelu je, mimo příportálové úseky, vedena v hloubkách v rozmezí 90-170 m pod povrchem, pouze v údolí Loděnice vede v hloubce okolo 30 m.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na PUPFL označit ve srovnání s výměrou dotčení ZPF za spíše menší, méně významný. Zpracovatelka posudku s tímto závěrem souhlasí.

Vlivy na přírodní zdroje

Posuzovaný záměr, dle údajů České geologické služby, nezasahuje do chráněného ložiskového území, výhradních ložisek a nevýhradních ložisek, poddolovaných území ani sesuvných území.

Nejvýznamnější ložiska v zájmové oblasti jsou karbonátové horniny, které je možné z hlediska kvality rozdělit dle obsahu CaO na tři skupiny - dobré kvality, vhodné kvality a nevhodné kvality s tím, že vápence vhodné a nevhodné kvality lze z pravidla použít pro výrobu cementů nebo pro výrobu šterkodrtí. Použití vytěženého materiálu pro jiné účely než jako podsypový a rekultivační materiál není pravděpodobné.

Ukládání břidlic bohdaleckého souvrství a liteňské skupiny bude vyžadovat samostatnou přípravu. Zvýšené obsahy pyritu a uranu, které jsou u těchto hornin obvyklé, pravděpodobně si vyžádají jejich ukládání na skládky nebezpečného odpadu a jejich následnou neutralizaci.

Pro ražbu tunelů bude využita technologie razících štítů, které surovinu podrtí a promíchají. Z tohoto důvodu je nereálná představa odděleného deponování rubaniny z určitých souvrství.

Případné ovlivnění rozsáhlého poddolovaného území Nučice posuzovaným záměrem bude dle podmínek závazného stanoviska posouzeno soudním znalcem. Trasa byla navržena tak, aby neprocházela ložisky surovin a poddolovaným územím. Nicméně trasa prochází v blízkosti poddolované oblasti a důlního díla v lokalitě Nučice (bývalá těžba železné rudy), vzdálenost od trasy tunelu je cca 800 m.

Na základě probíhajícího geotechnického průzkumu bude zřejmě možné část kvalitní rubaniny využít jako surovinu při výrobě cementu – omezeno kapacitními možnostmi.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na přírodní zdroje označit za malý, nevýznamný. S tímto závěrem dokumentace EIA se ztotožnila i zpracovatelka posudku.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Celkově lze z pohledu fauny a flory uvést, že v území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin (podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění). Hojně, zejména ve vazbě

na skalní výchozy jsou přítomny také druhy uvedené v Červeném seznamu ČR (Grulich 2012). V souvislosti s navrženými opatřeními a vzhledem k charakteru záměru budou jejich populace ovlivněny v únosné míře, nedojde k zániku jejich populací v území. Během průzkumů byla zaznamenána také řada zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů. Někteří pouze na přeletu, jiní jsou přímo vázáni na vegetaci a porosty dřevin v území dotčeném stavbou. Tyto druhy, resp. jejich populace mohou být záměrem více či méně dotčeny. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Z hlediska vlivů na faunu lze doplnit, že během průzkumů byla zjištěna také řada invazních druhů a během stavby, zejména při přesunech zemin je nutné předcházet jejich dalšímu šíření a zavlékání. Zemina z míst s výskytem křídlatky nesmí být používána v rámci stavby a musí být odvezena na skládku. Ovlivnění z pohledu fauny bude minimalizováno situováním trasy do tunelů. Zábory hodnotnějších, přírodě blízkých biotopů budou minimální - k zanedbatelnému záboru dojde v případě úzkolistých suchých trávníků na území čerpacího objektu Svatý Jan. Většina záborů spojených s realizací portálů tunelů bude situována v porostech náletových dřevin, resp. ruderálních porostech, bez výskytu vzácnějších druhů. Plochy zařízení stavení jsou situovány na orné půdě, resp. na městských trávnících.

Celkově bude odstraněno podle stávající přípravy záměru cca 7 286 dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu nad 80 cm ve výšce 130 cm. Dále bude odstraněno cca 62 250 m² zapojených porostů dřevin.

Z hlediska vlivů na mimo-lesní zeleň je již v rámci dokumentace EIA uveden návrh opatření (např. upřesnění rozsahů kácení mimo-lesní zeleně, likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit, v průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích, po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, realizovat opatření proti šíření či zavlékání invazních druhů rostlin). Náhradní výsadby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně, a to ve fázi dokumentace pro stavební povolení, po projednání kácení dřevin rostoucích mimo les.

Z hlediska vlivu na bezobratlé je v souvislosti s realizací záměru připuštěno narušení stanovišť vyskytujících se druhů. Po ukončení stavební činnosti lze očekávat opětovné šíření zjištěných druhů, včetně zvláště chráněných. Dále lze zmínit výskyt raka říčního ve vazbě na tok Loděnice (zjištěna přítomnost dvou jedinců, a to v roce 2005). Lze hodnotit, že přečerpávané vody nebudou nijak znečištěné, přečerpávány budou přes odkalovací jímku, z tohoto důvodu nebude docházet ke znečištění vodního toku. Výjimku mohou představovat pouze havarijní stavy. Z hlediska vlivu na obojživelníky lze shrnout, že v dotčeném území jsou vázáni zejména na vodní biotopy, resp. na svahy s listnatými dřevinami a rokly s drobnými vodními toky a jsou uvedeny obecné požadavky na zachování migrační propustnosti. Dále lze doplnit, že byl vznesen požadavek na změnu projektové dokumentace tak, aby nedošlo k zasažení vodní plošky na pozemku parc. č. 786/2 v k.ú. Beroun a že během výstavby by měl být přítomen odborný biologický dozor, který bude zajišťovat případné záchranné transfery zástupců obojživelníků z míst zasažených stavbou. Z hlediska vlivů na plazy lze konstatovat, že všichni zástupci plazů v ČR jsou řazeni mezi zvláště chráněné druhy a je připuštěno, že během výstavby dojde k lokálnímu zániku vhodných biotopů, které se po ukončení stavební činnosti částečně obnoví.

Dotčené území využívají mimo jiné i zástupci ptáků jak k hnízdění, tak k lovu potravy. Vlivem kácení je připuštěno snížení hnízdních příležitostí a dále rušení během stavby s tím, že celá řada druhů je na lidskou přítomnost zvyklá, proto pro ně nebude stavební činnost představovat výraznější komplikace. Z hlediska vlivu na savce lze shrnout, že se stavební činností je připuštěno rušení živočichů využívajících bezprostřední okolí záměru a v období realizace lze očekávat jejich přesun do klidnějších částí krajiny, po ukončení stavby dojde k opětovnému osídlení. Období provozu téměř nebude představovat riziko při pohybu zejména větších savců krajinou, neboť většina trasy je vedena tunely.

V rámci záměru dochází ke křížení s těmito prvky ÚSES: N3 osa nadregionálního biokoridoru (ZS u Branického mostu) - ve fázi výstavby lze předpokládat dočasné ovlivnění biokoridoru, po realizaci nebude ovlivněna funkčnost biokoridoru; N4 osa nadregionálního biokoridoru (portál Branického mostu) - trvalé ovlivnění z důvodu trvalého záboru, vzhledem k ploše NRBC se nepředpokládá významné ovlivnění funkce biokoridoru; I6 interakční prvek - nefunkční (ZS Slivenec) - dlouhodobé ovlivnění, avšak v současnosti se jedná o nefunkční interakční prvek, z tohoto hlediska je hodnocen vliv jako nevýznamný; - LBK 208 (niva Loděnice ve Svatém Janu pod Skalou) - nebude do něj zasahováno; NRBC Karlštejn - Koda (v biocentru leží navržená šachta a objekt ve Svatém Janu pod Skalou) - vzhledem k ploše NRBC se nepředpokládá významné ovlivnění funkce biocentra; NRBC Týřov, Křivoklát - Karlštejn, Koda (železniční most přes Berounku) - vzhledem k navrženým parametrům mostního objektu se nepředpokládá ovlivnění funkce biokoridoru ve fázi provozu. Dočasně dojde k ovlivnění funkce během výstavby. Celkově lze shrnout, že veškeré ekologicko-stabilizační funkce všech ÚSES zůstanou realizací a provozem dle záměru zachovány.

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaných VKP dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. Mezi VKP, které budou ovlivněny v souvislosti s realizací záměru, patří vodní toky (Dalejský potok, Berounka, Loděnice případně Radotínský potok a jeho přítoky) a údolní niva Berounky. Ekologicko-stabilizační funkce všech uvedených VKP zůstanou zachovány. Z pohledu Dalejského potoka lze doplnit, že jsou popsány 3 mostní objekty v místě křížení s tím, že koryto potoka je upraveno a postrádá přírodní charakter a se závěrečným hodnocením, že ve fázi výstavby lze předpokládat dočasné ovlivnění VKP, po realizaci nebude ovlivněna funkčnost VKP. Z hlediska vodního toku Berounka byl popsán nový železniční most přes Berounku se závěrečným hodnocením, že ve fázi výstavby lze předpokládat dočasné ovlivnění VKP, po realizaci nebude ovlivněna funkčnost VKP. Památné stromy taktéž nebudou posuzovaným záměrem dotčeny.

Realizací záměru nedojde k významnému ovlivnění z hlediska biologické rozmanitosti (fauna, flóra a ekosystémy). Zpracovatelka posudku se s vyhodnocením vlivů záměru na biologickou rozmanitost provedeném v dokumentaci EIA a za předpokladu dodržení podmínek závazného stanoviska ztotožnila.

Vlivy na lokality soustavy NATURA 2000

Dne 20. 12. 2021 vydal Magistrát hlavního města Prahy stanovisko (č. j. MHMP 2104858/2021), ve kterém nebyl vyloučen možný významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Dne 10. 1. 2022 vydala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Střední Čechy, Správa CHKO Český kras

stanovisko (č. j. SR/0064/SC/2022-2), ve kterém nebyl vyloučen významný vliv předloženého záměru ve vztahu k EVL Karlštejn – Koda.

Navržená trasa ve své východní části severně míjí EVL Chuchelské háje a v západní části úseku je vedena pod EVL Karlštejn – Koda, s navrženým přečerpávacím objektem na území EVL. Další EVL či PO v přímém územním střetu či lokality, které by mohly být ovlivněny nepřímo, se v okolí posuzovaného záměru nenacházejí. Předmětem ochrany v těchto EVL jsou: nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů *Ranunculion fluitantis* a *Callitricho-Batrachion*, polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*), panonské skalní trávníky (*Stipo-Festucetalia pallentis*), petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (*Cratoneurion*), chasmofytická vegetace vápnatých skalnatých svahů, jeskyně nepřístupné veřejnosti, střeoevropské vápencové bučiny (*Cephalanthero-Fagion*), dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*, lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklích, Panonské šípákové doubravy, netopýr černý (*Barbastella barbastellus*) a netopýr velký (*Myotis myotis*).

V rámci dokumentace EIA bylo zpracováno hodnocení vlivu posuzovaného záměru na lokality Natura oprávněnou osobou (příloha č. 3 Dokumentace EIA). Z hlediska závěru lze shrnout, že posuzovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany EVL Chuchelské háje a EVL Karlštejn – Koda. Vlivy záměru byly rozděleny na vlivy během realizace stavby (budou převažovat) a na vlivy během provozu. Je nutné zmínit riziko zavlečení expanzních a invazních druhů rostlin. Za nejzávažnější je označeno riziko ovlivnění hydrogeologických poměrů území a následné změny porostů na povrchu. Vyloučen není ani střet trasy tunelů s doposud neznámými jeskynními systémy či kavernami.

V rámci posudku bylo zpracováno hodnocení vlivu posuzovaného záměru na lokality Natura oprávněnou osobou (Mgr. Karolína Bílá, Ph.D., březen 2024) – příloha č. 3 Posudku – závěr hodnocení – Záměr „Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun“ nebude mít významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, které tvoří soustavu Natura 2000.

Na základě výše uvedené lze konstatovat, že významné negativní vlivy záměru na lokality soustavy NATURA 2000 lze vyloučit. Se závěrem dokumentace EIA se ztotožnila i zpracovatelka posudku.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Posuzovaný záměr prochází přírodním parkem Radotínsko-Chuchelský háj převážně v tunelu, a tedy nedojde k jeho ovlivnění. Částečně do přírodního parku zasahují tunelové portály v Malé Chuchli. Na základě zpracované vizualizace a vyhodnocení je možné konstatovat, že vliv na přírodní park je slabý a akceptovatelný.

Na území přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí je navrženo zařízení staveniště ZS Slivenec B. Plocha zařízení staveniště bude následně rekultivována. Celková plocha ZS je 59 383 m² a bude zde především realizována nakládka rubaniny na železnici a její odvoz směrem na Rudnou u Prahy. V rámci zřizování ZS musí být eliminováno množství kácení a musí se řešit ochrana stávajících kmenů stromů. Vliv na přírodní park je hodnocen jako slabý a akceptovatelný.

Vliv posuzovaného záměru na krajinný ráz bude vzhledem k vedení většiny trasy v tunelech zcela minimální.

Vizuální projevy portálů tunelů v Praze budou zcela zanedbatelné. V případě portálu v Hlubočepích se jedná o zaústění ve spleti okolních liniových dopravních staveb. V případě portálu v Malé Chuchli lze viditelnost odvodit od stávajícího tunelu, který je okolním pohledům zcela ukryt. Železniční infrastruktura se zde již nachází.

Návrh objektu pro čerpací stanici poblíž obce Svatý Jan pod Skalou, který se nachází na území CHKO Český kras byl předběžně projednán se zástupci CHKO, stejně jako berounský portál a most přes Berouнку. Nejvýrazněji se bude stavba projevovat v okolí Berounského portálu, kde bude situován také technologický objekt, a železničního mostu přes Berouнку. Vizuální projevy stavby technologického objektu lze zmírnit výsadbou izolační zeleně. Železniční most přes Berouнку pak ve vzdálenosti cca 100 m od stávajícího železničního mostu bude představovat novou linii při okraji CHKO Český kras.

K ovlivnění krajinného rázu lze předpokládat také v souvislosti s variantním uložením rubaniny v blízkosti Tachlovic. Vzhledem k tomu, že následně dojde k realizaci krajinářských úprav, nebude toto ovlivnění pro území zásadní.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na krajinu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. Se závěrem dokumentace EIA se ztotožnila i zpracovatelka posudku.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Dle Státního archeologického seznamu většina území spadá do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie. Na území hlavního města Prahy Plánovaná stavba zasahuje do území s archeologickými nálezy UAN II a do území UAN I Klobouček v km 6,6.

Posuzovaný záměr zasahuje také ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze v začátku úprav. Od km 6,6 prochází navrhovaná trať pod památkovou zónou Praha 5 Barrandov. V tomto úseku je navržena trať v tunelu.

Záměr lze z hlediska velikosti vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví označit za střední, z hlediska významnosti vlivu za středně významný. S tímto závěrem dokumentace EIA se ztotožnila i zpracovatelka posudku.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k umístění posuzovaného záměru a jeho charakteru je možno přeshraniční vlivy na životní prostředí jednoznačně vyloučit. Pouze lze zmínit, že dojde k zrychlení a zkvalitnění mezinárodní dopravy na rameni Praha - Plzeň - Nürnberg/München, a to je předpoklad k vyššímu využívání železniční dopravy.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Dokumentace EIA uvádí, že záměr cílem výstavby nového spojení mezi žst. Praha Smíchov a žst. Beroun je dokončit modernizaci III. tranzitního železničního koridoru a zajistit

vlastnosti koridorových staveb v úseku Praha – Beroun, kde optimalizace stávající tratě je z různých důvodů nerealizovatelná. Dále je v dokumentaci EIA uveden popis staveb Správy železnic, s.o., u kterých se předpokládá, že budou do doby zahájení stavebních prací posuzovaného záměru stavebně dokončeny: Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov, Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč – Spořilov, Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr (uvedeno, že tato stavební úprava je součástí posuzovaného záměru), Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo), Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně), Optimalizace trati Karlštejn (mimo) - Beroun (mimo), Železniční trať 173 Praha - Rudná – Beroun, Výstavby hasičské stanice/základna (Beroun), II/605 – lokalita Beroun, III/10123 – obchvat Nučic, Zkapacitnění vnějšího městského okruhu (D0), D5 zkapacitnění km 0-22, D0 zkapacitnění km 515, Dostavba silniční a komunikační infrastruktury města Beroun, Výstavba městské infrastruktury města Beroun, Lávka pro pěší a cyklisty v Chuchli (náhrada za Branický most), Výstavba městské infrastruktury městské části Malá Chuchle, Lom Požáry II v k.ú. Řeporyje. Dle podkladů od oznamovatele do doby zahájení stavebních prací musí být dokončeny tyto stavby: zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč – Spořilov (stavba probíhá, ukončení je plánováno na 10/2024), Železniční trať 173 Praha - Rudná - Beroun (je uvažováno o částečné rekonstrukci trati v termínu - předpoklad 2030).

Následující stavby musí probíhat minimálně souběžně se stavbou posuzovaného záměru: Výstavby hasičské stanice/základna (Beroun) - bude probíhat souběžně s hlavní stavbou tunelu (v závěrečných etapách, spolu s ŽST Beroun), III/10123 – obchvat Nučic - souběžně se stavbou tunelu v úvodních etapách, předpoklad 2028+; Správa železnic společně s KSÚS spolupracuje na přípravě memoranda pro přípravu komunikací v zájmovém území, Lom Požáry II v k.ú. Řeporyje - souběžně se stavbou, investorem je majitel lomu. Správa železnic, s.o. má s majiteli lomu uzavřenou smlouvu o spolupráci týkající se konkrétně stavby Novostavba trati Praha Smíchov – Beroun (tunel).

Z hlediska etapy výstavby obecně nelze vyloučit situaci souběhu stavby posuzovaného záměru s navazujícími stavbami jakož i s dalšími stavbami v okolí, což by se mohlo projevit zejména z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci. Proto je v tomto závazném stanovisku stanovena podmínka č. 33, která ukládá že v případě souběhu realizací staveb D5 zkapacitnění km 0-22 anebo D0 515 zkapacitnění bude potřeba zpracovat hlukovou a rozptylovou studii pro souběh s realizací posuzovaného záměru. Záměr lze z pohledu kumulativních vlivů hodnotit jako akceptovatelný při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatelka posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu

zpracovatelky dokumentace EIA, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska (uvedeném v posudku).

Části dokumentace EIA popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatelky posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatelka zároveň s uvedenými závěry souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

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

Předmětem posuzovaného záměru je novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun. Převážná část posuzované trati je vedena pod úrovní terénu (v hloubce až 150 m). Stavba je situována mezi ŽST Praha-Smíchov a ŽST Beroun, odbočná větev pak vede směr ŽST Praha-Krč (na Branický železniční most (tzv. „Most Intelligence“)).

Směrové vedení trasy

Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun je navržena jako nová dvojkolejná železniční trať mezi těmito dvěma železničními stanicemi pro smíšenou železniční dopravu s návrhovou rychlostí 200 km/h. Skutečná rychlost je na dojezdech do výchozí a cílové stanice pro návrh GPK ponížena s ohledem na její faktickou využitelnost.

Stavba vychází ze současné polohy a konfigurace železniční stanice Praha-Smíchov po připravované rekonstrukci (stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov s očekávanou realizací 2024-2027), která je předkládána jako výchozí stav pro novostavbu. Trať novostavby z ní vychází na plzeňském zhlaví společně s tratí 930 00 Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo) (stávající na Plzeň) a tratí 342 00 Praha-Smíchov (mimo) - Beroun-Závodí (mimo) a v oblasti barrandovského mostu dochází k odklonu od stávající železniční trati Praha-Smíchov - Plzeň. Ta je zde současně odchýlena ze stávající polohy blíže ke komunikaci Strakonická pro uvolnění prostoru pro zapojení koleje nově zřizovaného mimoúrovňového křížení trati s tratí na Rudnou. V této oblasti je navrženo několik mostních objektů řešících mimoúrovňové křížení novostavby s městskou infrastrukturou a Dalajským potokem. Mostním objektem (galerií) je rovněž řešeno mimoúrovňové křížení novostavby s tratí na Rudnou v prostoru Hlubočep před stávajícím tramvajovým mostem. Bezprostředně za tímto křížením vstupuje trasa novostavby pod barrandovskou radiálou do své tunelové části, dlouhé téměř 25 km. Každá kolej trati je vedena v samostatném tunelovém tubusu převážně s osovou vzdáleností 50 m z důvodu bezpečného provádění ražeb. Výjimkou jsou pochopitelně portálové a příportálové oblasti, kde se koleje vzájemně přibližují, a kde bude výstavba tunelových objektů probíhat částečně i v otevřené

jámě. Jiná osová vzdálenost tunelových trub je navržena i v oblasti záchranné místa Tachlovice, kde je navržena osová vzdálenost 65 m z důvodu umístění záchranné stanice, a z toho vyplývajících dalších stavebních úprav mezi tunely.

Po svém zaústění do barrandovské skály se trať dostává pravostranným obloukem do oblasti městské části Slivenec. Zde je současně navržen tunelový rozplet pro připojení traťových spojek v rychlostních parametrech pro návrhovou rychlost 120 km/h řešících napojení novostavby do stávající tratí Praha-Vršovice - Praha-Radotín v oblasti branického mostu.

Za tunelovým rozpletem je vedena trasa dále vedena postupně pod obcemi Ořech, Tachlovice, Mezouň, Svatý Jan pod Skalou, aby pak vyústila nad údolím řeky Berounky před železniční stanicí Beroun poblíž dálničního mostu. Po překročení řeky Berounky mostním objektem překonávajícím toto údolí vstupuje do železniční stanice Beroun, kde je do stávající stanice zapojena na jejím pražském zhlaví.

Výškové vedení trasy

Trasa celkově stoupá ve směru od ŽST Praha Smíchov až do záchranné stanice Tachlovice, což je nejvyšší bod trasy, z něhož klesá až k Svatému Janu pod Skalou, kde se naopak nachází nejnižší místo trasy s jímacím objektem a čerpacím zařízením řešící případný odvod zachycené vody v tunelu. Z tohoto místa pak trasa opět stoupá až k berounskému portálu tunelů. Stoupání hlavní trasy ve směru na Tachlovice je přerušeno pod Barrandovskými ateliéry v místě křížení novostavby s kolejí pro směr Vršovice - Beroun spojovací trati, kde je jsou navrženy lomy nivelety pro mimoúrovňové vykřížení novostavby trati a této spojovací koleje.

Železniční stanice - dopravní

Současně s výstavbou nové trati se předpokládají i stavební úpravy v ŽST Praha-Smíchov a ŽST Beroun a odbočce Tunel (lokalita Malá Chuchle). V ŽST Praha-Smíchov se předpokládá zřízení kusého nástupiště pro vlaky od Rudné a doplnění některých kolejových spojek na plzeňském zhlaví na základě upravené dopravního programu (technologie) této železniční stanice po realizaci novostavby Praha-Smíchov – Beroun. Navrhované úpravy v ŽST Beroun vyplývají především z potřeby zapojení novostavby do stávající konfigurace této železniční stanice v kontextu výhledových požadavků na dopravu a obsluhu cestujících. Z úprav vyplývá rovněž náhrada za rušenou kolej provozního ošetření souprav a také stávajících kapacit odstavných kolejí pro vlaky příměstské a regionální dopravy. Současně je zde navrženo místo pro hasičský/záchranný vlak.

Podzemní záchranné místo Tachlovice

Pro bezpečnost železničního provozu, zejména pak pro řešení mimořádných událostí v tunelu, je na trase, zhruba v polovině tunelového úseku poblíž obce Tachlovice za tímto účelem navrženo podzemní záchranné místo pro shromažďování a následnou evakuaci osob z tunelu pro případ mimořádné události. Za tímto účelem je navrženo podzemní tunelové dílo s příslušným vystrojením a vybavením pro záchranu osob a zásah jednotek IZS. Místo je požárně odděleno a propojeno s oběma tunelovými troubami propojkami.

Před a za záchranným místem jsou navržena kolejová propojení (kolejové spojky). Tato propojení nejsou navržena pro pravidelný železniční provoz, ale pro mimořádnosti například s ohledem na dohledací, a i údržbovou činnost stejně jako výstavbu odbočného místa před

berounským portálem pro uvažovanou výhledovou trasu VRT ve směru na Plzeň. I proto jsou tato propojení trvale osazena mechanickou protipožární přepážkou.

Železniční svršek a spodek

Železniční svršek je navržen tvaru UIC 60 na betonových pražcích s bezpodkladnicovými pružným upevnění ve šterkovém loži v lokalitách mimo tunely. V prostoru tunelu se předpokládá železniční svršek v provedení pevné jízdní dráhy.

Pro příčné a podélné odvodnění trasy je navržen příčný sklon zemní pláně a podílné zpevněné či nezpevněné příkopy či žlábků, ve stísněných poměrech či ve železničních stanicích jsou navrženy trativody.

Tunely

Traťové tunely jsou navrženy ve dvou dopravních větvích. Hlavní trasa mezi Portálem Hlubočepy na straně ŽST Praha-Smíchov a Portálem Beroun na straně ŽST Beroun a přípojná trasa mezi Portálem Branický most na straně ŽST Praha-Krč a podzemními kavernami rozpletu Odb. Slivenec, ve kterých dochází připojení na hlavní trasu, resp. k odbočení z ní.

Tunely jsou navrženy v jednokolejném profilu (vůči sobě vedené paralelně) s osovou vzdáleností 50 m z důvodu bezpečného provádění ražeb. Oba tubusy jsou pak navzájem z bezpečnostních důvodů propojeny bezpečnostními/únikovými propojkami s průměrnou vzdáleností po 450 m. Propojky jsou rovněž využity k umístění některých technologií pro tunely (takzvané vystrojení tunelů) a průchod kabelů mezi tunelovými troubami.

Pro křížení železničních tratí se stávající infrastrukturou, přírodními útvary a vodotečemi jsou navrženy mosty, zdi a propustky. Potřeba je koncertována především do těchto třech lokalit: Hlubočepy, Malá Chuchle, Beroun.

Technologické objekty

Technologické objekty a zařízení nezbytná pro provoz tunelů je na povrchu nacházející v lokalitách Slivenec, Tachovice, Svatý Jan pod Skalou, portál Beroun. Do podzemí (jako integrovaná součást objektů umělých staveb) by měly být umístěny v lokalitě hlubočepských a chuchelských portálů.

Slivenec - severně od mimoúrovňové křižovatky pražského okruhu (D0) Slivenec poblíž ulice k Austisu a zemědělské usedlosti je navržen objekt měničny zabezpečující trakční i netrakční napájení železniční novostavby, napojený podzemním kabelem na stávající rozvodnu Řeporyje. Jedná se o jednopodlažní zděný objekt a napojením na přístupovou šachtu do podzemí.

Tachovice - bude zbudován objekt transformovny 110/23 kV řešící trvalé netrakční odběry pro technologické zařízení a současně stavební objekty zabezpečující bezpečný železniční provoz v tunelu. Současně jsou v jeho blízkosti rovněž navrženy objekty vyústění větrací šachty pro odvod kouře a šachty pro čerstvý vzduch. Tyto objekty s názvem Technologické centrum Tachovice jsou navrženy přímo nad technologickou šachtou a budou sloužit pro odvětrání tunelu v případě mimořádné události.

Svatý Jan pod Skalou - nad nejnižším místem tunelové stavby poblíž obce Svato Jan pod Skalou je navržen malý pozemní objekt pro umístění technologie spojené s čerpáním případné průsakové vody z tunelových objektů.

Portál Beroun - technologická zařízení tunelů jsou zde rovněž umístěna do pozemních objektů zakomponovaných do silničního tělesa příjezdové komunikace pro IZS k portálům tunelů.

Portál Hlubočepy a Malá Chuchle - pro umístění technologických zařízení jsou v těchto lokalitách využity prostory za opěrami mostních objektů, které budou doplněny o k tomu nezbytné stavební úpravy (příčky, kabelové vstupy atp.) a technologické vystrojení (např. klimatizace, EPS, PZTS) pro bezpečné umístění a provoz těchto zařízení. Současně byly tyto lokality vybrány i pro snadný přístup údržbových jednotek OR SŽ.

Pozemní komunikace

Tato skupina objektů řeší příjezdy a zpevněné plochy kolem nově vzniklých pozemních objektů (Slivenec, Tachlovice, Svato Jan pod Skalou) příjezdové komunikace jednotek IZS k jednotlivým portálům tunelů (Hlubočepy, Malá Chuchle, Beroun) a záchranné plochu u nich. Dále řeší přeložky a úpravy stavbou dotčené silniční infrastruktury (Hlubočepy ulice Hlubočepská, Malá Chuchle ulice Podjezd a Zbraslavská, Beroun komunikace II/116 a účelová komunikace k ČOV) a příjezd k základně HZS v ŽST Beroun.

Výstavba záměru

Ražbu tunelů není možné provést z portálů, protože žádný z portálů neposkytuje dostatečné podmínky pro rozvinutí adekvátního zařízení staveniště. Z portálů budou provedena pouze předstihová opatření pro příjem TBM (portál Beroun) a krátká atypická úvodní ražba ve stísněných poměrech (portál Hlubočepy a portál Branický most).

Pro výstavbu záměru budou zřízena tato zařízení staveniště (ZS):

ZS Hlubočepy - v oblasti napojení tunelových úseků na stávající trať v oblasti Hlubočep. Přístup na staveniště je veden na Strakonickou ulici, vlakem bude odvážena rubanina z ražby portálů do ŽST Praha-Smíchov.

ZS Branický most v oblasti napojení tunelových úseků na stávající trať v oblasti Malé Chuchle. Přístup na staveniště je veden na Strakonickou ulici, vlakem bude odvážena rubanina z ražby portálů směrem do ŽST Praha-Krč.

ZS Slivenec A - jedno ze dvou hlavních zařízení staveniště - hloubení tunelů směr Tachlovice a směr Smíchov. Přístup na staveniště je přes ulici K Austisu. Návoz tybinků bude od D5 po Pražském okruhu (D0), sjezdem exit 16 a dále po nové komunikaci s napojením na ulici K Austisu. Prázdná auta budou najíždět na ulici K Barendovu a pokračovat na Pražský okruh (D0) směrem na D5.

ZS Slivenec B - transport rubaniny vytěžené na ZS Slivenec A podzemním dopravníkem a dále uložení do lomu Požáry II (trvalé uložení cca 67 % rubaniny) a cca 33 % bude odváženo pomocí vlakových souprav ve směru na Rudnou (traťový úsek č. 173) a dále ve směru na Chýni (traťový úsek č. 122).

ZS Tachlovice - druhé ze dvou hlavních zařízení stavenišť - hloubení tunelů směr Beroun + varianta umístění výroby tybinků. Přístup na staveniště je veden po nové komunikaci, která bude propojovat zařízení stavenišť Tachlovice s Tyršovou ulicí. Komunikace je uvažována jako neveřejná (pokud již nebude vybudován obchvat Nučic). Odvoz rubaniny vytěžené na ZS Tachlovice po železnici - stávající vlečka (vlastník vlečky LOMY MOŘINA spol. s r.o.) do Rudné a dále po trati č. 520 A (traťový úsek č. 173) ve směru na Beroun a Kaznějov.

ZS Svatý Jan - realizace šachty určené k servisování strojů TBM během stavby. Přístup na staveniště je veden na silnici III/1169 ve směru na Sedlec.

ZS Beroun A a ZS Beroun B - v oblasti napojení tunelových úseků na stávající trať v Berouně. ZS Beroun B bude sloužit především jako odstavné místo techniky a sklad materiálu pro ZS Beroun A. Přístup na staveniště je veden po Švýcarské, napojením na Koněpruskou a dále po dálnici D5. ZS Beroun A bude sloužit především k budování portálů a souvisejícího mostního objektu přes řeku Berouнку. Přístup na staveniště přes nový most přes Berouнку (součást plánované paralelní komunikace k II/605) a přes ZS Beroun B. Pokud nebude tato stavba realizována před zahájením stavby posuzovaného záměru, bude dle vyjádření oznamovatele po předchozím ochránění možno využít i nový železniční most zbudovaný v rámci stavby - napojení ZS Beroun A a ZS Beroun B.

ZS Králův Dvůr - varianta umístění výroby tybinků. Navoz materiálů během provozu ZS se předpokládá nákladními vozidly a po železnici. Odvoz vyrobených tybinků bude řešen po železnici (do ZS Tachlovice) a tahači s návěsem (do ZS Slivenec A) po nové komunikaci, která bude propojovat ulici V Lukách s Koněpruskou a dále po D5 exit 18 (plánovaná paralelní komunikace k II/605).

Výstavba záměru - ražba tunelu

Při výstavbě tunelů bude využito technologie TBM a konvenční technologie NRTM.

Technologie ražby TBM (Tunnel Boring Machine) - jedná se o kontinuální ražbu plnoprofilovými tunelovacími stroji, která umožňuje tunelování v nejrůznějších podmínkách, z nichž nejobtížnější jsou silně tlačivé a zvodnělé zeminy. V těchto prostředích se používají plně mechanizované štíty, které účinným způsobem stabilizují čelo výrubu, zabráňují vnikání vody do pracovního prostoru a výrazně snižují deformace nadloží jednak díky aktivní kontrole velikosti tlaku na horninu v čelbě tunelu, jednak použitím speciálního postupu umožňujícího okamžitou injektáž za rub ostění vystupujícího z pláště štítu. U této metody se montáž prstenců ostění z železobetonových dílců provádí pod ochrannou obálkou štítu a při posunu se štít opírá o čelo ostění tunelu. Pro minimalizaci deformací v nadloží tunelu je nutné provádět okamžitě výplň prostoru mezi rubem nově smontovaného prstence ostění a lícem výrubu.

„Konvenční“ technologie ražby NRTM (nová rakouská tunelová metoda) - horniny se rozpojují všemi běžnými způsoby (střelné práce, pneumatická kladiva, výložníkové frézy, bagry) s výjimkou rozpojování plnoprofilovým razícím strojem. Vystrojování a zajišťování výrubu se provádí především stříkaným betonem (primární/vnější ostění), doplněným příhradovými nebo plnostěnnými obloukovými nosníky a výztužnými sítěmi a/nebo drátkobetonem. Spřažení tohoto vnitřního vystrojení výrubu s horninovým masivem je zajištěno pomocí soudržnosti líce výrubu

se stříkaným betonem a kotevním systémem. Definitivní/vnitřní ostění se obvykle provádí z monolitického betonu a je obvykle chráněno mezilehlou fóliovou izolací.

Nasazení ražby stroji TBM se předpokládá v rozsahu ZS Slivenec – východní kolejové spojky Tachlovice, západní kolejové spojky Tachlovice - šachta Sv. Jan a šachta Sv. Jan - portál Beroun. Ostatní úseky budou prováděny konvenčně.

Pro období výstavby jsou součástí záměru tato opatření na snížení prašnosti pro následující zařízení staveniště (ZS):

Plocha ZS Králův Dvůr

- Z důvodu zajištění snížení množství zvířeného prachu z povrchu skladovací plochy tybinků pojezdem těžkého manipulátoru, byl pro jejich manipulaci navržen portálový jeřáb.

- 80 % materiálu určeného k výrobě tybinků bude do výroby dováženo po železnici.

Plocha ZS Beroun A

- Deponie ornice bude po dokončení ozeleněna, aby bylo zabráněno sprašování z povrchu deponie.

- Pro obytnou zástavbu RB č. 25 - Na Ovčíně č.p. 18, Beroun vzdálenost cca 35 m od plochy staveniště lze doporučit umístění mlžící clony na horní hraně části plného oplocení. Skrápěcí zařízení, bude za teplého a suchého počasí rozváděna voda potrubím, příp. automatické postřikovací zařízení, závlahové potrubí apod. popřípadě zrušení funkce obytné budovy.

Plocha ZS Svatý Jan

- Deponie ornice bude po dokončení ozeleněna, aby bylo zabráněno sprašování z povrchu deponie.

- Pro obytnou zástavbu RB č. p. 34, 35, 36 - Svatý Jan pod Skalou č.p. 51 – cca 20 m, č.p. 53 - cca 60 m a č.p. 68 - cca 107 m od plochy staveniště, lze doporučit pro zabránění roznosu materiálu do okolí areál oplotit. Oplocení provést např. z plných stěn, které chrání staveništní plochy před účinky větru a zároveň ochraňuje okolí před zvířeným prachem ze staveniště. Jako ochrana před šířením tuhých znečišťujících látek bude působit i těleso deponie umístěné u hranice plochy ZS před obytnou zástavbou.

Plocha ZS Tachlovice

- Deponie ornice bude po dokončení ozeleněna, aby bylo zabráněno sprašování z povrchu deponie. Pro obytnou zástavbu RB č.p. 67-69 a 71-73 v k.ú. Tachlovice navrhujeme provést s předstihem před realizací stavby kompenzační opatření požívaná pro silniční stavby v souladu s § 11 zákona o ochraně ovzduší (zák. č. 201/2012 Sb., v platném znění). Jedná se o vegetační pásy umístěné podél hranice plochy staveniště.

Plocha ZS Slivenec A, B

- Deponie ornice bude po dokončení ozeleněna, aby bylo zabráněno sprašování z povrchu deponie.

- Pro obytnou zástavbu RB č.p. 92 v k.ú. Slivenec navrhujeme provést s předstihem před realizací stavby kompenzační opatření požívaná pro silniční stavby v souladu s § 11 zákona

o ochraně ovzduší (zák. č. 201/2012 Sb., v platném znění). Jedná se o vegetační pásy umístěné podél hranice plochy staveniště.

Plocha ZS Branický most

- U obytné zástavby RB č.p. 108 - Zbraslavská čp. 29, Malá Chuchle a 109 - Zbraslavská č.p.35, Malá Chuchle na hranici staveniště lze zvážit umístění mlžící clony na horní hraně části plného oplocení. Skrápěcí zařízení, bude za teplého a suchého počasí rozváděna voda potrubím, příp. automatické postřikovací zařízení, závlahové potrubí apod.

Plocha ZS Hlubočepy

- Technologie ozelenění deponie bude zpracována v rámci části dokumentace EIA pro územní řízení zemědělská příloha

- Kompenzační opatření budou zpracována v rámci dokumentace EIA pro územní řízení SO11-97-01 Portál Hlubočepy, zabezpečení veřejných zájmů.

Pro období výstavby jsou součástí záměru tato opatření na snížení hlučnosti pro tato zařízení staveniště (ZS):

ZS Králův Dvůr

Pro redukci akustických příspěvků budou instalovány min. 4 m vysoké protihlukové stěny po obvodu vymezené plochy a po dílčím obvodu plochy vymezené pro umístění recyklační linky s drtičkou.

ZS Tachovice

Akustické příspěvky do okolí budou redukovat protihlukové valy a stěny o výšce 4 m ve vymezených částech po obvodu ZS

ZS Slivenec

Akustické příspěvky do okolí bude redukovat zemní val při severovýchodní hraně staveniště.

ZS Branický most

Pro zajištění požadovaného hygienického limitu bylo navrženo technické opatření mezi pracovním stanovištěm vrtných souprav a nejbližším chráněným objektem ve formě osazení mobilní protihlukové stěny o min. výšce 3,5 m. Protihlukové stěny o min. výšce 2,5 m byly doplněny také při hraně staveniště podél Zbraslavské.

Pro období provozu je součástí záměru realizace těchto protihlukových stěn:

PHS	Staničení [km]	výška [m]	strana ve směru staničení	kategorie zvukové pohltivosti
1	2,100 (k. č. 1) – 2,187 (k. č. 1)	3	P	A3, A1
2	2,415 (kolej č. 1) – 6,830 (k. č. 102)	3	P	A3, A1
3	9,750 (k. č. 1) – 10,015 (k. č. 1)	2,5	P	A1
	10,015 (k. č. 1) – 0,994 (k. č. 202)	3		

PHS	Staničení [km]	výška [m]	strana ve směru staničení	kategorie zvukové pohltivosti
	0,994 (k. č. 202) – 1,015 (k. č. 202)	3,5		
	1,015 (k. č. 202) – 1,090 (k. č. 202)	4		
4	31,770 (k. č. 102) – 31,846 (k. č. 102)	2	P	A3

Poznámka: Výška PHS je uvažována od traťové koleje mimo PHS 4 - výška od terénu

- PHS č. 1 je stávající PHS dostačující v současných parametrech, část je průhledná.
- PHS č. 2 je navržena podél trati směr Hlubočepy.
- PHS č. 3 začíná na Branickém mostě a končí podél nové tratě – odbočka tunel, na prvních cca 30 m bude mít postupný náběh na výšku 2,5 m. Konec PHS bude upraven v závislosti na řešení portálové části tunelu, na kterou bude navazovat.
- PHS č. 4 je navržena na vnitřním a vnějším okraji přístupové komunikace k tunelovým portálům. V km 31,770 – 31,815 je vedena po vnitřním okraji přístupové komunikace. Směrem od kolejí se v délce tří polí skokově zvyšuje po 40 cm z výšky 0,8 m na výšku 2 m a je vedena po vnějším okraji přístupové komunikace, tato část je navržena jako průhledná.

Jedná se o předběžné návrhy protihlukových opatření, které reprezentují současný stav rozpracovanosti projektu. V další fázi přípravy záměru, po upřesnění jednotlivých fází výstavby a konkretizaci strojní techniky, bude provedeno akustické posouzení, které upřesní podmínky, za kterých bude hygienický limit u nejbližší chráněné zástavby v průběhu posuzované činnosti prokazatelně zajištěn.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci EIA dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu, že bude záměr realizován tak jak je uvedeno výše a při respektování uložených opatření jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatelky posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

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

Vedení trati Praha - Smíchov - Beroun bylo předloženo pouze v jedné základní variantě jak umístění, tak technického řešení. Variantně je řešeno uložení přebytku rubaniny, umístění továrny na tybinky a technologie ražby.

Variantní posouzení nakládání s přebytkem rubaniny:

Varianta 1 - řeší ukládku vytěženého materiálu v následujících lokalitách:

- lom Požáry II v k.ú. Řeporyje (zatím v přípravě, v současné době zpracováván plán sanace a rekultivace a oznámení dle přílohy č. 3 zákona pro majitele lomu) – možnost uložení cca 3 mil. m³.
- lom Vršany v k.ú. Bylany u Mostu, Ervěnice, Holešice, Hořany, Nové Sedlo nad Bílinou, Strupčice a Vrskmaň – v současné době kapacitně neomezeno.
- lom Lomnička I v k.ú. Kaznějov a Lomnička u Plas – možnost uložení cca 1 mil. m³.

Varianta 2 - řeší ukládku části vytěženého materiálu v místě stavby:

- lom Vršany v k.ú. Bylany u Mostu, Ervěnice, Holešice, Hořany, Nové Sedlo nad Bílinou, Strupčice a Vrskmaň – v současné době kapacitně neomezeno.
- lom Lomnička I v k.ú. Kaznějov a Lomnička u Plas – možnost uložení cca 1 mil. m³.
- terénní úpravy v místě stavby v k.ú. Mezouň a Tachlovice – možnost uložení cca 3,7 mil. m³.

Z hlediska variantního posouzení nakládání s přebytkem rubaniny lze uvést, že se jedná o variantní řešení varianty 1 a 2 pro každé ze zařízení stavenišť ZS Slivenec a ZS Tachlovice. Jedná se způsob nakládání s vytěženým materiálem na ZS Slivenec (varianta 1) a na ZS Tachlovice (varianta 2), kdy je nakládání s rubaninou na těchto ZS řešeno variantně tak, že buď bude ukládána na místě a dopravována dopravníky (v ZS Tachlovice terénní úpravy v místě stavby a v ZS Slivenec do lomu Požáry v sousedství ZS), nebo bude rubanina odvážena do vzdálenějších lomů v západních Čechách po železnici. Navíc v kapitole B.II.6 dokumentace EIA Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu je v nárocích na dopravu ze zařízení stavenišť Slivenec A uvedeno, že rubanina bude pomocí podzemních dopravníků deponována v prostoru lomu Požáry II, kde bude cca 67 % trvale uloženo a 33 % bude odváženo pomocí vlakových souprav ve směru na Rudnou (ze zařízení stavenišť Slivenec B). Takže s ukládáním rubaniny v lomu Požáry se počítá. Dle názoru zpracovatelky posudku v případě ZS Slivenec A je řešení ukládání rubaniny do lomu Požáry II jistě výhodnější než rubaninu odvážet. Rekultivaci lomu Požáry má jeho vlastník v plánu, a pokud by nebyla použita rubanina z posuzovaného záměru, byl by materiál dovážen z jiných lokalit.

Hodnocení z hlediska vlivu na ovzduší - z hlediska vlivů na ovzduší je doporučena varianta 2, uložení přebytku rubaniny v místě.

Hodnocení z hlediska vlivu na hlukovou situaci - Obě varianty byly vyhodnoceny v rámci hlukové studie z výstavby. Pro obě varianty je navržen odvoz rubaniny po železnici. Odvoz rubaniny bude probíhat ze ZS Tachlovice a Slivenec B. Odvoz rubaniny je limitován kapacitou tratí. Proto pro obě varianty platí stejné posouzení odvozu rubaniny do lomu Vršany a Lomnička I. Odlišnost je jen v případě ukládání v lokalitě Tachlovice. Z provedeného posouzení vyplývá, že u obou variant budou splněny hygienické limity hluku, a tedy jsou obě varianty akceptovatelné.

Ukládání rubaniny v sousedství ZS Tachlovice (terénní úpravy v místě stavby) bude mít vliv na snížení dopravy po železnici, ale může mít negativní vliv na krajinný ráz a případně

i na ZPF. Na základě probíhajícího geotechnického průzkumu bude zřejmě možné část kvalitní rubaniny využít jako surovinu při výrobě cementu – omezeno kapacitními možnostmi. Např. dle vyjádření MŽP, odboru geologie, je doporučeno realizovat Variantu 1 (ukládání rubaniny do lomu Požáry II ze ZS Slivenec A). Naopak je uveden nesouhlas s Variantou 2 (ukládání rubaniny ze ZS Tachlovice v sousedství ZS). Klíčovými argumenty jsou dopady na ochranu ZPF a dlouhodobé změny v krajinném rázu.

S ohledem na výše uvedené lze stanovit následující pořadí variant:

Pro zařízení staveniště Slivenec A (dle dokumentace EIA varianta 1):

1. ukládání v lomu Požáry + přebytek nebo nevhodný materiál po železnici mimo zájmovou oblast - sanace území po dobývání uhlí.
2. v případě, že navržená sanace lomu Požáry II nebude realizovaná - veškerá rubanina po železnici mimo zájmovou oblast – sanace území po dobývání uhlí.

Pro zařízení staveniště Tachlovice (dle dokumentace EIA varianta 2):

1. veškerá rubanina po železnici mimo zájmovou oblast – sanace území po dobývání uhlí.
2. uložení v k.ú. Mezouň a Tachlovice - možnost uložení cca 3,7 mil. m³.

Pro posouzení variant nakládání s přebytkem rubaniny tedy platí závěr uvedený v dokumentaci EIA: Z hlediska provedeného variantního posouzení nakládání s přebytkem rubaniny je možné konstatovat, že obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Výše uvedené stanovení pořadí variant je tedy třeba chápat jako indikativní, resp. doporučené.

Varianty umístění továrny na výrobu tybinků

- umístění v lokalitě ZS Králův Dvůr
- umístění v lokalitě ZS Tachlovice

Hodnocení z hlediska vlivu na ovzduší – Z provedeného porovnání v rozptylové studii vyplývá, že jednoznačně největší zátěží je varianta z výroby tybinků v Králově Dvoře, jejich následné ukládání na ploše ZS Tachlovice, překládka a finální odvoz těžkými kolovými manipulátory do tunelů. U výroby tybinků na ZS Tachlovice dojde k omezení vzniku škodlivých látek i zkrácením dopravní vzdálenosti na přepravu tybinků v úseku ZS Králův Dvůr – ZS Slivenec, která činí cca 33 km, oproti ZS Tachlovice – ZS Slivenec, která činí cca 21 km.

Hodnocení z hlediska vlivu na hlukovou situaci – Z hlediska provedeného variantního posouzení umístění výroby tybinků, která je v obou případech umístěná v hale, vyplývá doporučení pro variantu umístění v ZS Tachlovice. Důvodem je zkrácení vzdálenosti na přepravu tybinků.

Z hlediska vlivů na biodiverzitu, památky, vody, zábory ZPF a PUPFL jsou posuzované varianty hodnoceny jako srovnatelné.

Varianta výroby tybinků v ZS Tachovice má pozitivní přínos v tom, že se zkrátí přepravní trasa do ZS Slivenec A. Z hlediska výroby tybinků v Tachlovicích by bylo pozitivním přínosem, kdyby se rubanina dala využít jako zdroj kameniva pro výrobu tybinků. Dle vyjádření oznamovatele toto bude předmětem následných expertiz, které bude možno provést až po dokončení podrobného geotechnického průzkumu. Zatím zpracované expertní doporučení, které vychází z nynějších dat, nedoporučuje explicitně vytěžený materiál k využití pro výrobu tybinků. Z hlediska provedení variantního posouzení umístění továrny na výrobu tybinků je možné konstatovat, že obě varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Přesto lze s ohledem na výše uvedené stanovit následující pořadí variant:

1. umístění v lokalitě ZS Tachlovice
2. umístění v lokalitě ZS Králův Dvůr

Výše uvedené stanovení pořadí variant je tedy třeba chápat jako indikativní, resp. doporučené.

Varianty strategie ražby

Jsou navrženy dvě hlavní strategie ražeb, čtyři razící stroje budou nasazeny ve dvou základních variantách: SR „C“ (2+2 TBM; dva z Tachlovic směr Beroun a dva ze Slivence směr Tachlovice) a SR „D“ (2+1+1 TBM; dva z Tachlovic směr Beroun, jeden ze Slivence směr Tachlovice, návrat do Slivence a opět směr Tachlovice). Vliv ražby ovlivňuje množství materiálu, které je nutné někam uložit/odvést.

Obě varianty byly posouzeny v rámci rozptylové a hlukové studie z výstavby. Z provedení hodnocení vyplývá, že obě varianty ražby jsou z hlediska vlivů na složky životního prostředí akceptovatelné.

Varianty ražby se liší pro ražbu ze ZS Slivenec A, kdy ve variantě 2+2 TBM budou v provozu 2 stroje ze Slivence zároveň a tím budou vyšší nároky na denní odvoz rubaniny (po železnici) a návoz tybinků (nákladními auty) oproti variantě 2+1+1 TBM, kdy bude v provozu jen jeden stroj a po vybudování jednoho tubusu se vrátí do ZS Slivenec a bude razit druhý tubus. Tím se prodlouží doba ražby, ale denní nároky na odvoz rubaniny (po železnici) a dovoz tybinků (nákladními auty) budou nižší.

Výběr varianty bude záviset zejména na tom, jaké budou možnosti nakládání s rubaninou ze ZS Slivenec A. V aktuální fázi projektové přípravy záměru nelze jejich pořadí z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví stanovit (z hlediska vlivů na životní prostředí jsou srovnatelné) a současně lze shrnout, že obě varianty jsou akceptovatelné.

Dle závěrů zpracovatelky posudku lze výše uvedené hodnocení z hlediska celkového pořadí variant potvrdit. Dále dle komentáře zpracovatelky posudku má varianta 2+2 TBM vyšší nároky na dopravu z hlediska denní frekvence nákladních aut dovážejících tybinky.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

Ke zveřejněné dokumentaci EIA příslušný úřad obdržel ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona celkem 62 vyjádření, z toho 12 vyjádření DÚSC (hlavní město Praha, Městská část Praha – Velká Chuchle, Městská část Praha – Slivenec, město Beroun, město Králův dvůr, obec Vysoký Újezd,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

obec Svatý Jan, obec Ořech, obec Loděnice, obec Mezouň, obec Nučice, obec Tachlovice), 8 vyjádření DO (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR - Správa CHKO Český kras, Ministerstvo zdravotnictví, Česká inspekce životního prostředí - oblastní inspektorát Praha, Hygienická stanice hlavního města Prahy, Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí, Krajský úřad Středočeského kraje - odbor životního prostředí a zemědělství, Městský úřad Beroun – odbor životního prostředí, Úřad městské části Praha 5 - odbor územního rozvoje), 6 vyjádření odborů MŽP (odbor adaptace na změnu klimatu, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů, odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje, odbor geologie, odbor ochrany ovzduší, odbor výkonu státní správy I - Praha), 27 z řad veřejnosti (7 vyjádření veřejnosti dle shodných vzorů I.-II. a 20 individuálních podání)) a 9 vyjádření ostatních subjektů (Platforma pro ochranu obcí při realizaci záměru „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“, Region Český kras, Sbor dobrovolných hasičů Jinočany, Národní památkový ústav – územně odborné pracoviště v Praze, Povodí Vltavy, státní podnik, BT Golf, s.r.o., Dobrovolný svazek obcí Region Jihozápad, město Rudná, obec Jinočany). Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 1 vyjádření odborů MŽP (odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků) 3 vyjádření z řad veřejnosti a doplňující vyjádření obce Tachlovice. Tato vyjádření neobsahují žádné zásadní připomínky, které by mohly mít vliv na souhlas či nesouhlas s realizací záměru z pohledu jeho vlivů na životní prostředí (Odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků nemá k záměru připomínky). Z pohledu vyjádření veřejnosti zaslaných po lhůtě byly připomínkovány oblasti hydrogeologie, hluku a vibrací, odvodnění staveb a další. Obec Tachlovice v doplňujícím vyjádření sděluje, že v dokumentaci EIA byla zcela opomenuta skutečnost, že v území dotčeném Záměrem je umístěno Úložiště radioaktivních odpadů Hostím, a to ve vápencovém lomu Alkazar. Provoz úložiště Hostim byl ukončen dne 9. 8. 1965. Stalo se tak v souladu s tehdy platnými předpisy, další péči o bezpečnost úložiště Hostim převzal stát. Úložiště je uzavřeno od roku 1997. Správa úložišť radioaktivních odpadů toto úložiště v pravidelných intervalech monitoruje. ÚRAO Hostim je vzdáleno cca 2 km jihovýchodně od uvažované trasy „Novostavba trati Praha - Smíchov – Beroun“. Jakékoliv ovlivnění ÚRAO Hostim plánovaným záměrem lze vyloučit. Dle informací v dokumentaci EIA se s jakýmkoliv využitím lokality lomu Alkazar v záměru nepočítá. Celkově tak lze uzavřít, že vyjádření zaslaná po lhůtě neobsahují žádné zásadní připomínky, které by mohly mít vliv na výrok tohoto závazného stanoviska (z pohledu souhlasu či nesouhlasu nebo stanovení dalších podmínek). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. V následujících odstavcích příslušný úřad uvádí hlavní připomínky z doručených vyjádření. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci EIA).

Obdržená vyjádření obsahovala následující oblasti připomínek: prověření kvality hlukové studie a dostatečnosti navržených protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší (mimo jiné před emisemi prachu), připomínky k oblasti dopravy ve vztahu k navýšení dopravy na některých komunikacích, koordinace staveništní dopravy (zejména na v rámci zařízení staveniště Slivenec a Tachlovice), vyhodnocení dopravních intenzit zejména pro fázi výstavby záměru v souvislosti s odvozem tybinků, posouzení variant ukládání přebytků rubaniny, posouzení variantního řešení záměru, ochrana obyvatel před negativními účinky hluku způsobovanými předmětným záměrem, dopady záměru výstavby tunelu na veřejné zdraví (zejména na ochranu ovzduší), celková koncepce posuzovaného záměru, kvalita a dostatečnost

ochrany povrchových a podzemních vod (zejména v lokalitě obce Svatý Jan pod Skalou), celkové hodnocení geologických a hydrogeologických poměrů (odtokové poměry srážkových vod, protipovodňová opatření, ochrana vodních zdrojů), ovlivnění režimu podzemních vod a s tím související obavy o individuální zdroje podzemních vod (zajištění náhradního zdroje vody), posouzení vlivu vibrací (zejména na poddolované území a např. narušení statiky starých domů), zohlednění kumulativních vlivů a koordinace harmonogramu (etapizace) výstavby s dalšími záměry v okolí (např. „Lávka pro pěší a cyklisty v Chuchli“, rekonstrukce železniční trati Praha Smíchov - Rudná a další), úprava trati vlečky, připomínky k vegetačním úpravám, požadavek na aktualizaci a doplnění dendrologického průzkumu, vliv provozu betonárky v souvislosti omezení hlukové a světelné zátěže, infrastrukturní připravenost projektu, zachování sledovaných pěších a cyklistických tras, požadavky na změny technického řešení navrhovaného záměru, hodnocení systému ekologické stability, způsob vyhodnocení vlivů na krajinný ráz, bezpečnost obyvatel dotčených obcí v souvislosti s výstavbou záměru (taktéž v souvislosti s ubytovnou pro dělníky), vyhodnocení vlivů záměru na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a na oblasti soustavy Natura 2000 (zejména na EVL Chuchelské háje a EVL Karlštejn – Koda) a další.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci EIA).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP513, resp. přímo na následujícím odkazu ([Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatelky posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelkou posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Hlavní město Praha
2. Středočeský kraj
3. Městská část Praha 4
4. Městská část Praha 5
5. Městská část Praha – Velká Chuchle
6. Městská část Praha – Slivenec
7. Městská část Praha – Řeporyje
8. Město Beroun
9. Obec Ořech
10. Obec Zbuzany
11. Obec Dobříč

12. Obec Tachlovice
13. Obec Nučice
14. Obec Mezouň
15. Obec Vysoký Újezd
16. Obec Lužce
17. Obec Loděnice
18. Obec Svatý Jan pod Skalou
19. Obec Vráž
20. Obec Tetín
21. Město Králův Dvůr

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

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

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (Lukas.Zahradka@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP513, resp. přímo na následujícím odkazu ([Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 10. 5. 2024 pod č.j.: MZP/2024/710/2320.

Rozdělovník k č.j. MZP/2024/710/3367

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor, Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Středočeský kraj, hejtmanka, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Městská část Praha 4, starosta, Antala Staška 2059/80b, 140 46 Praha 4

Městská část Praha 5, starostka, nám. 14. října 1381, 150 00 Praha 5

Městská část Praha – Velká Chuchle, starostka, U Skály 2, 159 00 Velká Chuchle

Městská část Praha – Slivenec, starostka, K Lochkovu 5, 154 00 Praha-Slivenec

Městská část Praha – Řeporyje, starosta, Nad Náměstím 84, 155 00 Řeporyje

Město Beroun, starostka, Husovo nám. 68, 266 01 Beroun-Centrum

Obec Ořech, starosta, Baarovo náměstí 20, 252 25 Ořech

Obec Zbuzany, starostka, Na Návsi 1, 252 25 Ořech

Obec Dobříč, starosta, Dobříč 10, 252 25 Jinočany

Obec Tachlovice, starosta, Jakubská náves 8, 252 17 Tachlovice

Obec Nučice, starosta, Kubrova 31, 252 16 Nučice

Obec Mezouň, starosta, Mezouň 72, 267 18 Mezouň

Obec Vysoký Újezd, starosta, Tyršova náves 113, Vysoký Újezd

Obec Lužce, starosta, Lužce 31, 267 16 Vysoký Újezd

Obec Loděnice, starosta, Husovo nám. 4, 267 12 Loděnice

Obec Svatý Jan pod Skalou, starosta, Svatý Jan pod Skalou 6, 266 01 Svatý Jan pod Skalou

Obec Vráž, starosta, Obecní úřad Vráž, Květnová 344

Obec Tetín, starosta, Na Knížecí 2, 266 01 Tetín

Město Králův Dvůr, starosta, náměstí Míru 139, 267 01 Králův Dvůr

Dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel úřadu, Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, ředitel úřadu, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5

Městský úřad Černošice (*úřad obce s rozšířenou působností*), tajemník,
Karlštejnská 259, 252 28 Černošice

Městský úřad Beroun (*úřad obce s rozšířenou působností*), tajemník Husovo nám. 68, 266
01 Beroun-Centrum

Městský úřad Hostivice (*pověřený obecní úřad*), tajemník, Husovo nám. 13, 253 80
Hostivice

Ministerstvo zdravotnictví, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví,
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Hygienická stanice hlavního města Prahy, Rytířská 404/12, 110 01 Praha 1

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze,
Dittrichova 329/17, 110 00 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHKO Český kras,
Karlštejn 85, 267 18 Karlštejn

Obvodní báňský úřad pro území, Hlavního města Prahy a kraje Středočeského,
Kozí 4, P.O. BOX 31, 110 01 Praha 1

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ,
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatelka dokumentace:

SUDOP Praha a.s., Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Zpracovatelka posudku:

Středisko odpadů Mníšek s. r. o., Ing. Ivana Lundáková,
Pražská 900, 252 10 Mníšek pod Brdy

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí,
Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Městská část Praha 2, náměstí Míru 20/600, 120 39 Praha 2

Česká inspekce životního prostředí, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Česká inspekce životního prostředí, OI Praha, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Český báňský úřad, Kozí 4, 110 01 Praha 1 – Staré Město

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5

Lesy České republiky, státní podnik, Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové

Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zemědělství, sekce lesního hospodářství, Těšnov 65, 110 00 Nové Město

Ministerstvo kultury, Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Národní památkový ústav, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP:

- 210 – odbor výkonu státní správy I., odd. Praha (211)
- 610 – odbor adaptace na změnu klimatu
- 630 – odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
- 640 – odbor ochrany vod
- 660 – odbor geologie
- 740 – odbor cirkulární ekonomiky a odpadů
- 820 – odbor ochrany ovzduší
- 840 – odbor politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje