V Praze dne 23. 3. 2018
Č. j.: MZP/2018/500/592
Sp. zn.: ZN/MZP/2017/500/67

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a 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 účinném do 31. 10. 2017 (dále jen „zákon“)

I. Povinné údaje

1. Název záměru: **Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – - Praha-Malešice, I. stavba**

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Délka stavby (novostavba a úpravy)	4,030 km
z toho délka novostavby:	1,997 km
Traťová rychlost	max. 60 km/h

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:
Kategorie I, bod 9.1 *(Novostavby železničních drah delší 1 km)*

4. Umístění záměru:

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Praha - městská část Praha 9, městská část Praha 10
kat. území:	Libeň, Vysočany, Hloubětín, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice

5. Obchodní firma oznamovatele: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

6. IČ oznamovatele: 709 94 234

7. Sídlo oznamovatele: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona
za použití § 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

„Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – - Praha-Malešice, I. stavba“

s následujícími podmínkami:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Zpracovat projekt pro protihluková opatření dle hlukové studie zpracované v rámci dokumentace EIA "Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba":

staničení [km]	délka [m]	výška nad temenem kolejnice	pohltivost vnitřní/vnější strana*	poznámka
1,79–1,98	190	1,0 m	pohltivá/ odrazivá	vlevo ve směru staničení
2,46–2,57	110	2,5 m	odrazivá/ odrazivá	transparentní (dle TP104), vlevo ve směru staničení
2,57–2,62	50	2,5 m	pohltivá/ odrazivá	vlevo ve směru staničení
2,62–2,76	140	4,0 m	pohltivá/ odrazivá	vlevo ve směru staničení na konci v km 2,760 postupné snížení výšky stěny na 1 – 2 metry
2,52–2,66	140	2,0 m	pohltivá/ odrazivá	vpravo ve směru staničení u stávající koleje
2,46–2,52	70	2,0 m	pohltivá/ pohltivá	vpravo ve směru staničení
1,69–1,93	240	2,5 m	pohltivá/ pohltivá	vpravo ve směru staničení

** - vnitřní strana - směrem ke krajní koleji, vnější strana směrem od krajní koleje*

Protihlukové stěny navrhnout z neprůhledných materiálů. V případě transparentních (průhledných, poloprůhledných) je nutné s ohledem na ochranu ptáků tyto stěny navrhnout ve spolupráci s místně příslušným orgánem ochrany přírody a v souladu s TP 104 - Protihlukové stěny pozemních komunikací.

Kde je to technicky možné, navrhnout pro lepší začlenění do příměstské krajiny ozelenění protihlukových stěn.

2. V projektu sadových úprav zasaženého území a ploch dočasného záboru do spektra sázených dřevin přednostně zařadit dřeviny, které se přirozeně vyskytují v navazujících biotopech, tedy zejména dub, bříza, habr, lípa, javor mléč, třešeň a mahalebka (Quercus robur, Betula pendula, Carpinus betulus, Tilia cordata, Acer platanoides, Cerasus avium, Cerasus mahaleb). Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek.
3. V aktualizované akustické studii pro územní řízení zahrnout do této studie další měřící a výpočtový bod - jeden z objektů mezi ulicí Pod Hloubětínskou zastávkou a ulicí Nad Potokem (měření u jižní fasády tohoto objektu).

4. Ve fázi dokumentace pro stavební povolení aktualizovat akustickou studii pro fázi výstavby na základě zásad organizace výstavby (dále jen ZOV) zpracovaných pro tuto dokumentaci. V případě potřeby upřesnit navrhovaná protihluková opatření.
5. Upřesnit umístění dvou přístupových provizorních mostů přes Rokytku v rámci záborového elaborátu. Při návrhu jejich umístění (výška usazení) respektovat aktualizaci povodňových stavů.
6. Hydrotechnickým výpočtem doložit dostatečnou kapacitu vsakovacích zařízení a retenčních protierozních příkopů.
7. Před zpracováním dokumentace pro stavební řízení projednat s odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody) umístění provizorních pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici (varianta umístění 2 pilířů - jeden do Rokytky a druhý do Hořejšího rybníka a varianta umístění 1 pilíře mezi Rokytku a Hořejší rybník - zásah do břehových porostů). Jako podklad pro toto jednání připravit podrobný biologický průzkum území zasaženého realizací těchto pilířů.
8. Do zásad organizace výstavby (ZOV) zahrnout:
   - Relevantní opatření z Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha - opatření BD3 k omezování prašnosti ze stavební činnosti a opatření z metodiky MŽP pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM_{10}.
   - Zpřesnit podíl využití železniční dopravy při návozu a odvozu materiálů.
   - Před zahájením hlučných prací instalovat u obytných objektů v ulici Jívová a Za Mosty 4 m vysokou mobilní protihlukovou stěnu po části obvodu staveniště. Přesné umístění vyplyne z aktualizace hlukové studie pro období výstavby.
   - Protihluková opatření, která případně vyplynou z aktualizované hlukové studie pro období výstavby.
9. Pro žádost o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, provést aktualizační biologický průzkum.
10. Před zahájením výstavby zajistit ekologický dozor na staveništi.
11. V období 3 - 5 měsíců před zahájením stavebních prací ve spolupráci s ekologickým dozorem stavby (viz bod výše) provést aktualizační biologický průzkum v lokalitě Hořejšího rybníka a Rokytky. Na základě výsledků případně doplnit opatření pro ochranu biotopu a zjištěných druhů rostlin a živočichů.
12. Informovat MČ Praha 9 o připravované stavbě (zejména informace o zahájení stavby, o délce stavby a o charakteru jednotlivých etap výstavby).

II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

13. Stanovit pracovní dobu na staveništi následovně:
    - všední dny (PO – PÁ): 7:00 – 21:00 hod
    - víkend (SO, NE): 8:00 – 18:00 hod

    Ve všední dny v době mezi 7:00 - 8:00 a 20:00 - 21:00 a o víkendu neprovádět nejhlučnější stavební činnosti - vrtání a betonáž pilotů.
14. Zaplachtovat automobily převážející suroviny s frakcí menší než 4 mm.

15. Na obvodovém hrazení stavby případně na objektu zařízení staveniště uvést mimo štítku o povolení stavby i kontaktní osobu stavebníka, na kterou by se ovlivnění občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
16. Pokud bude souhlasit majitel studny umístěné na pozemku p. č. 408 v k. ú. Hrdlořezy (studna ST-9), sledovat úroveň hladiny podzemní vody v této studni během výstavby mostu přes Rokytku v km 2,500. Během zakládání mostu 1x týdně měřit a zaznamenávat úroveň hladiny podzemní vody v uvedeném objektu ST-9. Záznamy o sledování budou součástí stavebního deníku.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

17. Součástí záměru je rekonstrukce stávajících příhradových mostů v ev. km 2,159 a 2,5 přes Rokytku. Po uvedení nových kolejí do zkušebního provozu bude ukončen provoz na stávající koleji a obnoven až po provedení této rekonstrukce.
18. Po uvedení železnice do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde byla realizována protihluková opatření a v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům. Návrh na rozsah měření projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření. S výsledky měření seznámit městskou část Praha 9.
19. Provést kontrolní měření vibrací z provozu. Měřící místo projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nejsou stanoveny.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovených podmínek:

Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“ nebo „příslušný úřad“) vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ na životní prostředí podle přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“). Dokumentaci zpracoval Mgr. Radomír Mužík, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení č. j. 39738/ENV/10, ze dne 6. 5. 2010, s prodloužením autorizace č. j. 80105/ENV/14, ze dne 10. 12. 2014), v červnu 2016.
- Doplnění dokumentace vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ na životní prostředí (dále jen „doplněná dokumentace“). Doplnění dokumentace zpracoval Mgr. Radomír Mužík v červnu 2017.
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“.
- Posudek o vlivech záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ na životní prostředí podle přílohy č. 5 k zákonu, který vypracovala Ing. Ivana Lundáková, držitelka autorizace dle § 19 zákona (osvědčení č. j.: 7232/876/OPVŽP/99, ze dne 15. 9. 1999, s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j.: 34079/ENV/16, ze dne 15. 6. 2016), v září 2017 (dále jen „posudek“).

- Vyjádření k posudku a k doplněné dokumentaci záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ (podrobněji jsou uvedena v části závazného stanoviska s názvem „Vypořádání vyjádření k posudku a k Doplnění dokumentace“).

Předmětem posuzovaného záměru je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice. Tohoto cíle bude dosaženo novou dvoukolejnou částí trati s mimoúrovňovým křížením s tratí Praha - Kolín. V žst. Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající nákladovou skupinu a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající jednokolejné trati Praha-Libeň – Praha-Malešice.

Zjišťovací řízení pro záměr „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ (dále jen záměr) zahájilo ministerstvo ve smyslu § 7 zákona dopisem č. j. 71/500/15, 2208/ENV/15 ze dne 13. 1. 2015. Oznámení s rozsahem podle přílohy č. 4 zákona zpracoval Mgr. Radomír Mužík. V oznámení byla posouzena jedna varianta vedení nové dvoukolejné části trati i technického řešení stavby. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. 9/500/15, 91248/ENV/14 ze dne 16. 3. 2015 s tím, že předložené oznámení se nepovažuje za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a že dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona je nutné dopracovat.

Oznamovatel předložil dne 27. 7. 2016 dokumentaci MŽP, které ji dopisem č. j. 2427/500/16, 54748/ENV/16 ze dne 10. 8. 2016 následně rozeslalo dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována opět oprávněnou osobou Mgr. Radomírem Mužíkem.

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno podrobné vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, floru faunu a ekosystémy, krajinný ráz, vody a na ovzduší. Mimo jiné bylo zpracováno akustické posouzení, biologický a dendrologický průzkum, posouzení vlivu stavby na krajinný ráz, hydrogeologické posouzení a rozptylová studie pro období výstavby.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že realizace a následný provoz záměru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby (zejména realizace protihlukových stěn).

K dokumentaci byla ministerstvu doručena celkem 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 8 vyjádření správních úřadů a 15 vyjádření veřejnosti.

Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou komentována v části V. posudku.

Příslušný úřad dopisem č. j. 30/500/17, 595/ENV/17, ze dne 11. 1. 2017 vrátil na základě doporučení zpracovatelky posudku dokumentaci k přepracování a doplnění. Doplněná dokumentace byla předána dne 18. 7. 2017 příslušnému úřadu a ten ji dne 25. 7. 2018 dopisem č. j. MZP/2017/500/107 předal zpracovatelce posudku.

Dne 25. 9. 2017 byl na MŽP předložen posudek dle přílohy č. 5 k zákonu. Zpracovatelka posudku se ztotožnila se závěry dokumentace, tedy že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Zpracovatelka posudku doporučila MŽP vydat k záměru kladné stanovisko ve smyslu zákona a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku. Jedná se celkem o 20 podmínek.

K posudku bylo obdrženo celkem 17 vyjádření.

Veřejné projednání se konalo dne 15. 11. 2017.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku bylo v návrhu závazného stanoviska uvedeno 17 podmínek, v konečném návrhu po veřejném projednání 20 podmínek. Navržené podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. V podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci. Do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky uvedené v dokumentaci, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Rovněž nejsou uváděna opatření obecného charakteru.

Odůvodnění podmínek:

Podmínka č. 1. byla stanovena pro minimalizaci vlivů záměru na veřejné zdraví. Realizace navržených protihlukových stěn (dále také „PHS“) je nutná pro dodržení hygienických limitů hluku. Součástí záměru byly původně protihlukové stěny v délce 597 m. V akustickém posouzení (příloha C dokumentace) jsou navrženy PHS v celkové délce 940 m s tím, že návrh původních PHS byl upraven. Podmínka tedy zahrnuje původní i nově navržené PHS. Řešení PHS je navrženo s ohledem na ochranu ptáků a začlenění do příměstské krajiny (ozelenění).

Důvodem stanovení podmínky č. 2. je potřeba upřesnit sadové úpravy s ohledem na ochranu přírody a krajiny.

Podmínka č. 3. byla stanovena v zájmu ochrany veřejného zdraví a vzešla z připomínek vznesených na veřejném projednání od obyvatel v tomto území.

Podmínka č. 4. aktualizovat akustickou studii pro fázi výstavby je uložena s ohledem na skutečnost, že v další projektové přípravě záměru budou upřesněny postupy realizace záměru, je stanovena v zájmu ochrany veřejného zdraví a má potvrdit či upřesnit navrhovaná protihluková opatření

Podmínka č. 5. je stanovena, protože umístění dvou přístupových provizorních mostů přes Rokytku není ve stávající fázi projektové přípravy známo.

Podmínka č. 6. byla stanovena s ohledem na nutnou aktualizaci hydrotechnických výpočtů s případným dopadem na kapacitu vsakovacích zařízení a retenčních protierozních příkopů, důvodem je omezení vlivu záměru na kvalitu povrchových vod a minimalizaci rizika erozního odnosu.

Důvodem stanovení podmínky č. 7. je ochrana povrchových a podzemních vod a ochrana přírody. Nahradila navrhovanou podmínku v posudku přizpůsobit polohu pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici do Rokytky a Hořejšího rybník tak, aby nezasahovaly do koryta Rokytky. Úprava této podmínky vzešla z veřejného projednání, kdy zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. Je tedy nutné zpracovat další podklad pro vyhodnocení, která varianta umístění podpůrných sloupů je šetrnější k vodním útvarům a biotopům v těchto útvarech a toto znovu projednat s orgánem ochrany přírody.

Podmínka č. 8. byla stanovena, aby byly vyloučeny či minimalizovány vlivy záměru na kvalitu ovzduší a na hlukovou situaci během výstavby. Podmínka na zahrnutí opatření na snížení sekundární prašnosti ze stavby je uložena s ohledem na nutnost ochrany okolí stavby. Podmínka na zpřesnění využití železniční dopravy při stavbě je uložena z důvodu možného snížení zátěže okolí stavby provozem nákladních automobilů. Podmínky na realizaci

protihlukových opatření v době stavby jsou uloženy z důvodu dodržení hygienických limitů hluku.

Podmínka č. 9. je stanovena z důvodu ochrany zvláště chráněných druhů živočichů. Byla stanovena pro zjištění aktuálního stavu bioty pro formulování žádosti o udělení výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“).

Podmínka č. 10. byla stanovena, protože záměr bude realizován v území, kde je třeba zajistit zejména dodržení ochrany fauny a ekosystémů.

Podmínka č. 11. byla stanovena z důvodu ochrany biotopu a zjištěných druhů rostlin a živočichů během výstavby. Provést aktualizační biologický průzkum je uvedeno, protože před zahájením stavby je nutné zjistit aktuální stav prostředí stavby.

Podmínkou č. 12. je realizováno opatření navržené v dokumentaci, seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou (předpokladem je, že městská část Praha 9 tyto údaje vyvěsí na své úřední desce).

Důvodem stanovení podmínky č. 13. je ochrana veřejného zdraví. Podmínka na stanovení pracovní doby je určena na ochranu obyvatel nejbližší zástavby zejména před hlukem.

Podmínka č. 14. se týká ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví, a je navržena z důvodu ochrany před sekundární prašností.

Důvodem stanovení podmínky č. 15. je snadnější komunikace obyvatel okolní zástavby v případě potřeby řešení problémů se stavebníkem, byla určena v zájmu ochrany veřejného zdraví.

Podmínka č. 16. byla stanovena z důvodu ochrany podzemních vod, je dána tím, že hydrogeologickým průzkumem nebyla vyloučena možnost ovlivnění této studny.

Podmínka č. 17. byla stanovena z důvodu ochrany veřejného zdraví. Ukončení provozu na stávající koleji po uvedení nových kolejí do zkušebního provozu a obnovení provozu na této koleji až po provedení rekonstrukce stávajících příhradových mostů je stanovena s ohledem na minimalizaci vlivu hluku na obyvatele okolní zástavby.

Důvodem stanovení podmínky č. 18. je ochrana veřejného zdraví. Jedná se o doložení plnění hygienických limitů hluku při provozu na nové železniční trati, případně o realizaci opatření pro jejich dodržení.

Podmínka č. 19. byla stanovena z důvodu ochrany veřejného zdraví. Jedná se o dokladování plnění hygienických limitů vibrací při provozu na nové železniční trati.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Vlivy na veřejné zdraví

Vlivy znečištění ovzduší připadají v úvahu jen v období výstavby (posuzovaná trať je plně elektrifikovaná). Zdrojem znečištění budou stavební stroje a doprava stavebního materiálu (včetně sekundární prašnosti). Podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví byla rozptylová studie, která byla zpracována pro etapu výstavby, ve které bude probíhat nejintenzivnější přeprava materiálů. Vzhledem ke krátkodobému trvání stavby jako celku (cca 2 roky) a k trvání uvažované etapy s nejintenzivnější dopravou (cca 1 týden v průběhu stavby) byly v rozptylové studii uvažovány znečišťující látky, které mají krátkodobý imisní

limit - průměrné denní koncentrace suspendovaných prachových částic PM_{10} a maximální hodinové koncentrace NO_2. Vliv záměru na veřejné zdraví z titulu kvality ovzduší v období výstavby lze považovat za akceptovatelný.

Vlivy hluku byly hodnoceny pro provoz na posuzované železniční trati. Bylo vyhodnoceno riziko hlukové zátěže z hlediska zdravotních účinků hluku tj. obtěžování a rušení spánku. Mírné obtěžování hlukem nastává ve zvýšené míře již v současné době. V některých lokalitách je více jak 60 % obyvatel obtěžováno hlukem (oblast mezi Rokytkou a Českobrodskou ul. východně od železnice). Po realizaci záměru (včetně realizace navržených PHS) dojde ke snížení rizika především v nejvíce zatížené lokalitě východně od železnice. Mírné obtěžování hlukem bude pociťovat po realizaci záměru s PHS o 3 - 25 % obyvatel méně než v současné době (v případě původního akustického posouzení, kdy jako počáteční akustická situace byl uvažován rok 2015) případně o 5 - 28 % obyvatel méně (v případě aktualizovaného akustického posouzení, kdy jako počáteční akustická situace byl uvažován rok 2017). Již v současné době dochází v zájmovém území k rušení spánku u obyvatel a to až u 1/3 obyvatel (domy v Mandloňové ul. v blízkosti tratě). Vlivem realizace záměru dochází ke snížení počtu rušených obyvatel. Ke změně v počtu rušených obyvatel ve spánku nejméně dojde u rodinných domů mezi železniční tratí a říčkou Rokytkou. Na ostatních lokalitách dochází ke snížení počtu obyvatel rušených spánkem až o 15 % (lokalita Před Mostem). Počet středně rušených obyvatel ve spánku lze očekávat na zhruba poloviční úrovni a počet silně ovlivněných obyvatel pak cca na ¼ hodnot mírného rušení.

Realizace ani provoz posuzovaného záměru nepředstavují významné zdravotní riziko pro obyvatele zájmového území.

Vlivy na klima a ovzduší

V době výstavby záměru lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových a denních) koncentrací. Stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu a nebude se navíc jednat o celoroční působení.

Dle provedené rozptylové studie nebude během výstavby docházet k překračování imisního limitu hodinových koncentrací NO_2 ani při součtu s pozadím.

Imisní limit pro 24hodinové koncentrace PM_{10} je stanoven na 50 $\mu g.m^{-3}$ a může být v zájmovém území překročen již ve stavu bez stavební činnosti. Tento limit však platí pro 36. nejvyšší hodnotu. Počet překročení imisního limitu ve výchozím stavu však nikde nebyl vypočten nad hranicí povolených 35 případů za rok. Ani dle průměrných hodnot denních koncentrací PM_{10} (36. nejv. denní průměr) za období 2011 - 2015 zveřejněných na stránkách ČHMÚ v zájmovém území nedochází k překračování stanoveného imisního limitu. Pro podrobnější vyhodnocení výstavby byl proveden výpočet počtu překročení s vlivem výstavby (pro celoroční působení stavebních prací). Zvýšení případů překročení imisního limitu vlivem stavebních prací lze očekávat v rozmezí 3 - 24 nových případů (v jednom bodě vypočteno 36 případů za rok). Jedná se o nejvyšší teoretickou hodnotu. Vzhledem ke skutečnosti, že stavební práce v uvedeném rozsahu budou provozovány pouze po časově omezenou dobu (maximálně v řádech týdnů), je velmi nepravděpodobné překročení imisního limitu vlivem výstavby.

Provoz na posuzované trati není a ani po jejím rozšíření nebude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší (stávající i posuzovaná trať je plně elektrifikovaná).

Z posouzení stavby ve vztahu ke klimatickým změnám vyplynulo, že posuzovaný záměr lze hodnotit jako zmírňující (mitigační) opatření v dopravním sektoru (přesun z individuální dopravy k dopravě hromadné sníží celkové emise skleníkových plynů).

Vlivy záměru na kvalitu ovzduší lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné, na klima mírně pozitivní.

Vlivy na akustickou situaci

Během výstavby budou zdrojem hluku jednotlivé technologické prvky na staveništi, pojezdy především nákladních automobilů a stavební stroje (vrtné soupravy, pásové bagry, čerpadlo betonu). Na základě provedených výpočtů je pro splnění hygienického limitu hluku z výstavby u obytných objektů v ulici Jívová a Za Mosty navržena 4 m vysoká mobilní protihluková stěna po části obvodu staveniště. Tato bariéra by měla být umístěna při provádění nejhlučnějších pracích (vrtání pilot, výkopy). Případná další opatření budou navržena v aktualizované hlukové studii pro období výstavby.

Z výpočtů provedených v akustickém posouzení a jeho aktualizaci je zřejmé, že pro splnění hygienického limitu hluku z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB (den/noc) a mimo ochranné pásmo dráhy 55/50 dB (den/noc) je nutné realizovat protihlukové stěny v celkové délce přibližně 940 m. Tyto PHS představují návrh technického řešení, kterým lze dosáhnout v dotčených chráněných prostorech splnění platných hygienických limitů daných nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „NV č. 272/2011 Sb.“). Dle výsledků akustického posouzení dochází ve výpočtových bodech oproti počáteční akustické situaci k poklesu hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku ($L_{Aeq,T}$) o 0,1 - 15,9 dB (v nové akustické studii až o 16,1 dB). Zpracování projektu těchto PHS je v opatřeních v tomto stanovisku.

Vlivy záměru na akustickou situaci v etapě výstavby lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Při provozu záměru při realizaci PHS je vliv pozitivní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Během výstavby bude docházet k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím k odnosu půdních částic do vodního toku - Rokytka. V normálních srážkových poměrech nebude tento vliv významný pro kvalitu povrchových vod, pochopitelně při dodržování zásad organizace výstavby a technologické kázně. Pro minimalizaci rizika erozního odnosu velkého množství půdních částic a významného zakalení vodotečí v případě přívalových srážek budou na patách nových násypů po dobu zřizování tělesa a následně do doby ozelenění svahů realizovány záchytné retenční příkopy, sloužící pro zachytávání splavenin z tělesa, které bude zhotovitel stavby trvale vybírat, aby nedošlo k jejich přeplnění a přetečení. Tím bude zabráněno, aby splaveniny z tělesa odtekly do vodního toku Rokytka.

V celém úseku je řešeno odvodnění trati. Vzhledem k tomu, že nedojde k významnému navýšení podílu zpevněných ploch v dotčeném území, neočekává se ani významné navýšení množství odtékajících dešťových vod. Recipienty dešťových vod bude říčka Rokytka a městská kanalizace. Kvalita dešťových vod odtékajících z drážního tělesa po realizaci záměru bude stejná jako v současnosti.

V posuzované dokumentaci se předpokládalo, že během výstavby záměru dojde k zásahu do Rokytky a Hořejšího rybníka, kde budou dočasně umístěny dva pilíře stavební konstrukce pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici. V posudku bylo opatření přizpůsobit polohu pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici tak, aby nezasahovaly do koryta Rokytky. Na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. V tomto stanovisku je tedy podmínka zpracovat další podklad pro vyhodnocení, která varianta umístění podpůrných sloupů je šetrnější k vodním útvarům a biotopům v těchto útvarech a toto znovu projednat s orgánem ochrany přírody.

Tam, kde je trať vedena v náspu, nebude ovlivněn režim podzemních vod. Ovlivnění podzemních vod připadá v úvahu při zakládání stavby mostů, kde bude stavba založena trvale

pod úrovní hladiny podzemní vody. K ovlivnění podzemních vod mělkého zvodnění dojde lokálně v blízkém okolí stavby. Hladina podzemní vody zde bude dočasně obnažena, aby bylo možné založit mostní pilíře. V této době bude podzemní voda lehce zranitelná a bude nutné dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k její kontaminaci.

V dokumentaci byl posouzen vliv na nejbližší evidované studny se závěrem, že při výstavbě nelze vyloučit možné ovlivnění (úplná ztráta vody při případném čerpání ze stavební jámy) studny označené jako ST-9 (v blízkosti plánovaného mostu přes Rokytku v km 2,50) Během výstavby je navrženo sledovat úroveň hladiny v této studni.

V jižní části posuzovaného území v okolí Malešického nádraží bude železniční trať upravována pouze povrchově, dojde k výměně výhybek a obslužných zařízení. Hladina podzemní vody nebude při výstavbě dotčena.

Vlivy záměru na vody lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Vlivy na půdu

Z hlediska vlivů na půdu je důležité, že posuzovaný záměr bude probíhat především na tělese dráhy a navazujících drážních pozemcích a do pozemků ZPF nebo PUPFL bude, ať už trvalým nebo dočasným záborem, zasahovat minimálně. Záměr si vyžádá trvalé vynětí ze ZPF v rozsahu cca 617 m^2 a dočasné vynětí v rozsahu 2 143 m^2. Budou dotčeny půdy II. třídy ochrany ZPF. Dojde k trvalému záboru lesních pozemků (PUPFL) a to v rozsahu 0,36 ha, dočasný zábor se předpokládá v rozsahu 0,84 ha.

Negativním dopadem na půdu může být její kontaminace. Problematika znečištění půdy souvisí především s vlastním procesem výstavby při používání potřebné stavební techniky (únik látek ze stavebních mechanismů či při skladování pohonných hmot, technologických kapalin) a v procesu nakládání a likvidace nevyužitých stavebních materiálů a odpadů z procesu výstavby. Při dodržování zásad organizace výstavby a technologické kázně je tento vliv minimální

Vlivy záměru na půdu lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významný negativní vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje lze vyloučit.

Vlivy na faunu, floru a ekosystémy

Během terénního průzkumu nebyl ve zkoumaném území nalezen žádný zvláště chráněný rostlinný druh dle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 395/1992 Sb.“).

V linii projektované železniční trati bude odstraněna vegetace. Realizace záměru si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les a smýcení části lesního porostu. Na hodnocených plochách bylo identifikováno a oceněno celkem 26 stromů a 4 souvislé plochy dřevin (porostní skupiny) v celkové rozloze 20 379 m^2, pro jejichž kácení je třeba dle zákona požadovat povolení. Hodnota dřevin vypočtená dle metodiky AOPK byla vyčíslena na 4 197 345,- Kč.

Odstranění vegetace v nezbytném rozsahu je významným negativním zásahem, který lze kompenzovat realizací náhradních výsadeb. Přesné umístění, rozsah a druhové složení náhradní výsadby bude řešeno v rámci povolení ke kácení dřevin.

Odstranění vegetace znamená i to že živočichové zde žijící budou buď vyhubeni (půdní fauna, špatně migrující druhy) nebo přinuceni lokalitu opustit (migrující druhy). Okolí železnice (během výstavby okolí staveniště) bude zasaženo hlukem a emisemi z dopravy a ze

stavebních strojů. Jmenované faktory budou působit na některé druhy odpudivě a tyto druhy území podél přeložky opustí.

V zájmovém území bylo zaznamenáno 50 druhů obratlovců, z nichž sedm patří mezi zvláště chráněné druhy živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. (např. skokan skřehotavý, skokan zelený, ledňáček říční, vlaštovka obecná a rorýs obecný) a v zájmovém území lze očekávat výskyt dalších zvláště chráněných druhů obratlovců (ropucha zelená, ještěrka obecná a slepýš křehký).

Co se týká migrace živočichů, stávající železnice a ani novostavba železnice v posuzovaném úseku nekříží žádný dálkový migrační koridor pro velké savce. Malé a střední druhy savců budou překonávat trať stejným způsobem jako v současnosti.

Bude proveden aktualizační biologický průzkum v lokalitě Hořejšího rybníka a Rokytky. Na základě výsledků budou případně doplněna opatření pro ochranu zjištěných druhů rostlin a živočichů.

Protihlukové stěny budou navrženy s ohledem na ochranu ptactva.

Zárukou ochrany flory i fauny při výstavbě by měla být podmínka zajistit účast ekologického dozoru během výstavby.

Co se týká vlivu na ekosystémy, ve fázi výstavby nelze vyloučit okrajové ovlivnění Hořejšího rybníka a Rokytky (významné krajinné prvky). Po ukončení fáze výstavby budou rybník i okolí Rokytky uvedeny do původního stavu. Cenné lesní porosty na vrchu Smetanka dotčeny nebudou. Ovlivněny budou i lesní porosty, kde dojede částečně i k trvalému záboru.

Navrhovaná železnice nezasahuje žádné zvláště chráněné území ani jeho padesátimetrové ochranné pásmo. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu ani ptačí oblast, neboť se v trase záměru nenacházejí.

Vlivy záměru na flóru, faunu a ekosystémy lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Ráz krajiny v řešeném území se vyznačuje přítomností znaků všech definovaných charakteristik krajinného rázu (přírodní, kulturní, historická), přičemž žádná z těchto hodnot není klasifikována jako jedinečná nebo s neopakovatelným významem.

Vzhledem k charakteru a rozsahu posuzovaného záměru a omezenému potencionálně dotčeného krajinného prostoru nebudou ovlivněna krajinná panoramata. Budou ovlivněny cenné dílčí scenérie, zejména v místě přechodu posuzovaného záměru přírodním parkem Smetanka, a to zejména při pohledech přes Hořejší rybník, v jehož západní části dojde realizací výrazné dopravní stavby k změně charakteru dosud přírodě blízké scenérie. V následující tabulce je uvedeno shrnutí hodnocení vlivů na zákonná kritéria krajinného rázu.

Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	středně silný vliv
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	slabý vliv
Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)	nemá vliv
Vliv na významné krajinné prvky (VKP)	silný vliv
Vliv na kulturní dominanty	nemá vliv
Vliv na estetické hodnoty	středně silný vliv
Vliv na harmonické měřítko krajiny	středně silný až silný vliv
Vliv na harmonické vztahy v krajině	silný vliv

Navrhovaný záměr představuje značný zásah do rázu krajiny a to zejména při přechodu z okraje urbanizovaného území Vysočan do Přírodního parku Smetanka. I když zde nejsou přítomny mimořádně či jedinečné hodnoty krajinného rázu ani neopakovatelné či ikonické

scenérie, jedná se o krajinu s řadou působivých krajinářských partií v uzavřených dílčích prostorech okolí Hořejšího rybníka a toku Rokytky. Přechod Rokytky a ulice Za Mosty představuje mírnější zásah do mohutného údolí Rokytky s předměstským charakterem zástavby a s vizuálními vazbami na velkoměstské scenérie zástavby okraje Jarova a vysokého silničního mostu na Průmyslové.

Vliv posuzovaného záměru na krajinný ráz se týká především vizuálního projevu v bližších pohledech. V dálkových pohledech se posuzovaný záměr neprojevuje silně a nemění zásadně ráz urbanizované krajiny Vysočanské kotliny ani nedegraduje vizuální projev hřbetu Smetanky jako významného krajinného předělu.

V úhrnu lze konstatovat, že navrhovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany KR dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., a je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Vlivy na hmotný majetek, kulturní památky, archeologie

V rámci stavby jsou navrženy demolice pozemních objektů cizích majitelů pro uvolnění ploch pro stavbu železnice. Jedná se o objekty v areálu Hloubětín - ubytovna a areál M-květiny, vše na drážním pozemku. Dále jsou předmětem demolice v nezbytném rozsahu další objekty (sklady, objekty pro služby, budova a pozemek GJW vpravo od trati P. Běchovice – P. Libeň). Realizací posuzovaného záměru nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka (ani kulturní památka viadukt u Hořejšího rybníka).

V zájmovém území je pravděpodobný výskyt archeologických nálezů. Oznamovatel má povinnost oznámit záměr Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum

Přeshraniční vlivy

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

Pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné legislativní předpisy a budou realizovaná opatření navržená v tomto stanovisku, bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v tomto stanovisku vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležitá bude komunikace s místními obyvateli, dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a realizace protihlukových stěn.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgány státní správy a samosprávy a zpracovatelkou posudku.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný.

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

Délka stavby mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice (novostavba a úpravy) je 4,030 km, z toho délka novostavby dvoukolejné trati 1,997 km. Novostavba začíná v běchovickém zhlaví žst. Praha Libeň (km 0,859) a končí ve směru do Malešic přibližně v místě křížení trati s Českobrodskou ulicí (km 2,856). Další úpravy jsou v žst. Praha-Malešice (posun tří výhybek a zvětšení užitečné délky kolejí v km 4,409 - 4,889).

Stavba bude provedena v parametrech dle Zásad modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR - Směrnice GŘ SŽDC č. 16/2005 při splnění požadavků TSI. Jednotlivé stavební objekty jsou navrženy standardními konstrukcemi podle platných technických dokumentů pro projektování tratí SŽDC.

Nová dvoukolejná trať v úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice je navržena pro rychlost v = 60 km/h.

Železniční svršek a spodek posuzovaného záměru je řešen pro 4 úseky. První úsek je v žst. Libeň od km 0,859 do km 1,165. V úseku km 0,859 - 1,040 se prostorové úpravy nenavrhují. V úseku km 1,040 - 1,165 dochází ke zdvihu nivelety, ve kterém bude vybudováno nízké násypové těleso výšky do 2,0 m. Nová dvoukolejná trať bude zapojena do stávajících staničních kolejí č. 6, 8 a 10.

Druhý úsek je v km 1,165 - 2,673. Součástí tohoto úseku jsou i 2 mostní objekty. V úseku km 1,165 - 1,707 dochází k výraznému zdvihu nivelety, ve kterém bude vybudováno násypové těleso výšky od 2,0 m do 8,6 m. Následuje první mostní objekt. Za ním v km 2,249 - 2,480 se těleso nachází na násypu výšky od 8,7 m do 15,6 m. Následuje druhý mostní objekt přes Rokytku. V úseku km 2,525 - 2,673 se těleso nachází na násypu výšky 14,5 m a vykliňuje se do nulového profilu. Těleso bude zřizováno přisypávkou ke stávajícímu násypu. Po levé straně je navržena opěrná zeď v celé délce přisypávky z důvodu prostorového vymezení budoucí hranice dráhy.

Třetí úsek je v km 2,673 - 2,856, kde je navrženo zapojení nové dvoukolejné tratě do stávajícího jednokolejného traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice (nově kolej 4M). Dále trať bude pokračovat po této stávající jedné koleji tunelem do Malešic. Poslední řešený úsek je v km 4,409 - 4,889 a předmětem změny je návrh úpravy staničních kolejí v žst. Praha-Malešice tak, aby byly prodlouženy délky staničních kolejí č. 1 a 3 na nejméně 650 m.

Nová dvoukolejná trať se od začátku úseku postupně odklání, aby bylo realizovatelné přemostění stávající železniční tratě. Nová trať je vedena na mostním objektu (estakáda) o celkem 17 polích. Mostní objekt je umístěn v hranicích určených změnou územního plánu hl. města Prahy Z 2048/00. Umístění mostu vyžaduje provedení demolice ubytovny, části přilehlého areálu a zásadní demolice kancelářského objektu a skladů v areálu mezi ulicí Mezitraťovou a Rokytkou. Založení všech podpěr je navrženo hlubinné z vrtaných pilot průměru 1200 mm a hloubce dle průběhu podloží. Nosná konstrukce je v dané dispozici provedena ocelová se spřahující železobetonovou mostovkou. Kolej stoupá ve sklonu 1,04 - 1,25 %, návrhová rychlost 60 km/h. Délka přemostění 452,8 m.

Navazující mostní objekt (km 2,212) je na předchozí most napojen prostřednictvím společné opěry. Tento most je navržen jako ocelový s dolní mostovkou s průběžným štěrkovým ložem o rozpětí 78 m, osová vzdálenost hlavních nosníků činí 13,0 m. Výška hlavního nosníku je 3500 mm, výška nosníku včetně oblouku činí 14261 mm. Stavební výška mostu činí 2550 mm. Vzhledem k výšce mostu nad terénem se jedná o nejkomplikovanější objekt z hlediska montáže a osazení na mostní podpěry (celková hmotnost přes 900 tun.). Pro montáž se předpokládá kolmá poloha vůči stávající trati Praha-Běchovice - Praha-Libeň a po podélném zásunu nad touto tratí bude most pootáčen na výsuvné dráze do polohy ke spouštění a spuštěn o cca 4,9 m na ložiska.

V posuzované dokumentaci se předpokládalo, že během výstavby záměru dojde k zásahu do Rokytky a Hořejšího rybníka, kde budou dočasně umístěny dva pilíře stavební konstrukce pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici. V posudku bylo opatření přizpůsobit polohu pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici tak, aby nezasahovaly do koryta Rokytky. Na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. V tomto stanovisku je tedy podmínka zpracovat další podklad pro vyhodnocení, která varianta umístění podpůrných sloupů je šetrnější k vodním útvarům a biotopům v těchto útvarech a toto znovu projednat s orgánem ochrany přírody.

Poslední mostní objekt s délkou přemostění 104,0 m se nachází v km 2,254. Konstrukčně je navržen most o více polích se štěrkovým ložem. Hlavní pole nad Rokytkou je jednopolový ocelový příhradový most se zakřiveným spodním pasem s horní železobetonovou spřaženou mostovkou. Založení mostu je hlubinné, obdobně i křídla objektu.

Stávající kolej č. 1M (nově kolej č. 4M) bude v úseku Praha-Libeň - žst. Praha-Malešice, obvod Hrdlořezy zachována a bude využívána hlavně nastupujícími/odstupujícími soupravami do/z žst. Praha Masarykovo nádraží. U stávajících příhradových nýtovaných mostů z roku 1918 na této trati v ev. km 2,159 a v ev. km 2,500 přes řeku Rokytku bude přistoupeno ke komplexní rekonstrukci obou objektů. Je navržena nová nosná konstrukce s průběžným štěrkovým ložem a sanace spodní stavby.

V celém úseku je řešeno odvodnění trati (trativody s napojením do stávající kanalizace, vsakovací pásy, rigoly, nezpevněné příkopy se vsakovací rýhou). Odvodňovací zařízení je podle místních podmínek napojeno na vodoteč, na stávající odvodnění kolejiště (svodné potrubí, kanalizace), rozptylem do volného terénu na pozemku dráhy nebo na vsakovací objekty.

Jsou navržena protihluková opatření. Původní délka PHS 570 m vycházela z přípravné dokumentace (dokumentace pro DUR) z roku 2014. V rámci akustického posouzení, které je přílohou posuzované dokumentace, byly navrženy další protihlukové stěny. V podmínkách tohoto stanoviska je tedy převzata podmínka z kapitoly D.IV dokumentace na zpracování projektu na PHS v délce 940 m (zahrnuje původní i nově navržené PHS).

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a za předpokladu respektování navržených výše uvedených opatření jsou respektovány požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

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

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

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo předloženo variantní řešení. Záměr je tak posuzován jednovariantně.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

- Dne 16. 12. 2014 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence oznámení záměru dle přílohy č. 4 k zákonu, které zpracoval Mgr. Radomír Mužík v září 2014.

- Dne 6. 1. 2015 bylo posuzování vlivů převedeno na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I.
- Dopisem ze dne 13. 1. 2015 rozeslal příslušný úřad oznámení záměru dle přílohy č. 4 k zákonu dotčeným územním samosprávným celkům (DÚSC) a dotčeným správním úřadům (DSÚ) ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 23. 1. 2015 byla zveřejněna informace o oznámení záměru na úřední desce hl. m. Praha.
- Dne 16. 3. 2015 byl vydán závěr zjišťovacího řízení, kde příslušný úřad dospěl k závěru, že předložené oznámení se nepovažuje za dokumentaci a dokumentaci je nutné dopracovat s důrazem na vyjmenované oblasti.
- Dne 27. 7. 2016 obdržel příslušný úřad dokumentaci zpracovanou dle přílohy č. 4 k zákonu opět Mgr. Radomírem Mužíkem v červnu 2016.
- Dopisem ze dne 10. 8. 2016 rozeslal příslušný úřad dokumentaci DÚSC a DSÚ ke zveřejnění a k vyjádření a dalším subjektům na vědomí.
- Dne 17. 8. 2016 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce hl. m. Praha.
- Dopisem ze dne 7. 12. 2016 byla zpracováním posudku pověřena Ing. Ivana Lundáková (podklady doručeny zpracovatelce posudku 9. 12. 2016).
- Dne 11. 1. 2017 vrátilo ministerstvo dokumentaci oznamovateli k doplnění s tím, že doplnění dokumentace bude rozesláno ke zveřejnění a vyjádření až současně s posudkem.
- Dne 18. 7. 2017 obdrželo ministerstvo Doplnění dokumentace k záměru zpracované opět Mgr. Radomírem Mužíkem v červnu 2017.
- Dne 25. 7. 2017 bylo Doplnění dokumentace příslušným úřadem odesláno zpracovatelce posudku (doručeno 28. 7. 2017).
- Dne 25. 9. 2017 obdrželo MŽP zpracovaný posudek.
- Dne 4. 10. 2017 rozeslalo MŽP posudek a Doplnění dokumentace DÚSC a DSÚ ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 9. 10. 2017 byla zveřejněna informace o posudku a Doplnění dokumentace na úřední desce hl. m. Praha.
- K posudku a Doplnění dokumentace bylo ministerstvu doručeno celkem 17 vyjádření, z toho 2 byla předána na veřejném projednání dokumentace a posudku.
- Dne 2. 11. 2017 rozeslalo ministerstvo pozvánku na veřejné projednání DÚSC a DSÚ ke zveřejnění.
- Veřejné projednání dokumentace a posudku podle § 17 zákona se konalo dne 15. 11. 2017 na Úřadu m. č. Praha 9, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9, od 16.00.

Závěry zpracovatelky posudku

Zpracovatelka posudku uvádí, že pokud bude záměr realizován a provozován tak, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dodrženy platné právní předpisy a budou realizovaná opatření navržená v posudku (v návrhu stanoviska), bude mít záměr minimální vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a bude splňovat požadavky právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Navržené podmínky v návrhu stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru, ze zkušeností z předchozího provozu a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy

a realizace záměru. Důležitá bude komunikace s místními obyvateli, dodržování opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a realizace protihlukových stěn.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelkou posudku.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska, lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životní prostředí akceptovatelný.

Závěry veřejného projednání:

Na veřejném projednání byly vlivy záměru na životní prostředí projednány ze všech podstatných hledisek s tím, že záměr je realizovatelný za předpokladu respektování všech navržených opatření k ochraně životního prostředí. Na veřejném projednání byla podána 2 písemná vyjádření k posudku (viz níže).

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Průběh a závěry z veřejného projednání jsou podrobně uvedeny v zápise z veřejného projednání č. j.: MZP/2018/500/591, ze dne 23. 11. 2017, který je rozesílán společně s tímto závazným stanoviskem.

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Územní samosprávné celky

- Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, radní hl. m. Prahy
- Městská část Praha 9, Tomáš Holeček, radní MČ pro oblast životního prostředí a dopravy
- Městská část Praha 10, Mgr. Bohumil Zoufalík, radní pro územní rozvoj MČ Praha 10

Dotčené správní úřady

- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí
- Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravních agend
- Hygienická stanice Hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava
- Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru odpadů

Veřejnost

- Hrdlořezská zvonička o.s., paní Leona Hornová
- Daniel Schubert
- Ing. Marek Vychodil, Danuše Vychodilová a JUDr. Zdeněk Vychodil
- PhDr. Stanislav Voleman

- Miloslava Hloušková, Alice Protivínská, Karel Protivínský, Karel Protivínský jn. a Alena Protivínská
- Miroslava Grée
- Karel Tříska
- Jana Končická, Tomáš Končický, Martina Končická, Anna Končická a Tomáš Končický
- Šárka Švecová,
- Zdeňka Benešová a Bc. Eliška Bruková a Ing. Jiří Beneš
- Mg. Henrieta Vítová a Jan Vít
- Milada Hůlová a Lubomír Hůla
- Andrea Halamová a Pavel Halama
- Eva Němcová
- Gabriela a Pavel Drábkovi
- Mgr. Adam Janek, MHA, MBA, předseda výboru SVJ Nademlejnská 1086, 1087, 1088
- Ing. Petr Rutrle předseda výboru společenství vlastníků Nademlejnská 1063-1069
- Ing. Jana Všetečková, Michal Všetečka
- Jakub Dvořáček, Veronika Langrová
- Martina Ešnerová
- Ing. Luboš Rybníček

7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci byla ministerstvu doručena celkem 3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 8 vyjádření správních úřadů a 15 vyjádření veřejnosti.

Všechny požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku v kapitole V. „*Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci.*“ Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr), pod kódem záměru OV1152 v části Posudek.

Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek návrhu závazného stanoviska.

8. Vypořádání vyjádření k posudku a k Doplnění dokumentace:

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněnému posudku a k Doplnění dokumentace celkem 17 vyjádření od následujících subjektů:

Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	ze dne	č. j.
Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, radní hl. m. Prahy	23. 10. 2017	MHMP 1645512/2017
Městská část Praha 9, radní MČ pro oblast životního prostředí a dopravy	6. 11. 2017	SMCP09/057912/2017/2
Městská část Praha 10, Mgr. Bohumil Zoufalík, radní pro územní rozvoj	2. 11. 2017	P10-101805/2017

Obdržená vyjádření dotčených správních úřadů

	ze dne	č. j.
Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí	6. 11. 2017	MHMP 1753548/2017
Hygienická stanice Hlavního města Prahy	27. 10. 2017	HSHMP 50892/2017
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha	24. 10. 2017	ČIŽP/41/2017/3368
Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava	19. 10. 2017	55723/2017-263
Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany ovzduší	11. 10. 2017	ENV/2017VS/2581
Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany vod	20. 10. 2017	ENV/2017VS/2581
Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru odpadů	10. 10. 2017	ENV/2017VS/2581

Obdržená vyjádření veřejnosti (z důvodu ochrany osobních údajů - zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů - jsou uvedena pouze jména osob, které se k dokumentaci vyjádřily, bez udání místa bydliště)

	ze dne
Mgr. Adam Janek, MHA, MBA, předseda výboru SVJ Nademlejnská 1086, 1087, 1088	7. 11. 2017
Ing. Petr Rutrle předseda výboru společenství vlastníků Nademlejnská 1063-1069	9. 11. 2017
Ing. Jana Všetečková, Michal Všetečka	6. 11. 2017
Jakub Dvořáček, Veronika Langrová	8. 11. 2017
Martina Ešnerová	9. 11. 2017
Hrdlořezská zvonička o.s., paní Leona Hornová (předáno na veřejném projednání)	23. 9. 2016
Ing. Luboš Rybníček (předáno na veřejném projednání)	22. 10. 2017

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k posudku a komentář zpracovatelky posudku (*kurzívou*).

1. Dotčené územní samosprávné celky

Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková, radní hl. m. Prahy
vyjádření č. j. MHMP 1645512/2017ze dne 23. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Nemají připomínky a souhlasí s návrhem souhlasného stanoviska, pokud bude zahrnovat především podmínky týkající se protihlukových opatření, měření hluku a vibrací a ochrany přírody a krajiny.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Městská část Praha 9, radní MČ pro oblast životního prostředí a dopravy
vyjádření č. j. SMCP09/057912/2017/2 ze dne 6. 11. 2017

Připomínka:

Stručně shrnují technické a technologické řešení záměru a k tomuto řešení uvádějí, že nelze akceptovat prioritu strategickým stavbám infrastruktury v území.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Údaj o prioritě strategickým stavbám infrastruktury v území byl v posudku uveden ve vztahu k odpovědi na požadavek zohlednit připravované stavby obytných objektů v území. Toto bylo konstatováno na základě § 77 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), kde je uvedeno, že v případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi.

Připomínka:

Citovaný záměr, že nákladová doprava bude vedena přes ŽST Praha - ŽST Malešice na rozhraní obytné a průmyslové části města...že realizace a následný provoz záměru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné a že podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržené v kapitole D.IV., nemůže jejich městská část přijmout.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Není zřejmé, z čeho cituje, že nákladová doprava bude vedena přes ŽST Praha - ŽST Malešice na rozhraní obytné a průmyslové části města. V dokumentaci bylo v kapitole D.I.1 uvedeno, že se jedná „o přidání další trasy k již existujícím v místech, kde dochází k prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami) a přírodního parku. Toto konstatování v dokumentaci je pravdivé, železniční infrastruktura již v zájmovém území existuje. To, že realizace a následný provoz záměru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné a že podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržené v kapitole D.IV., bylo uvedeno v dokumentaci v kapitole F. Závěr a příslušný úřad s tímto hodnocením souhlasí.

Připomínka:

Nákladní železniční doprava nepatří do intravilánu města, železniční nákladní radiály by měly být směřovány mimo město (zastavěné aglomerace).

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Předmětná trať je součástí hlavní sítě nákladní dopravy TEN-T podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Realizace nového železničního obchvatu Prahy je v současné době nereálná - není zahrnuta ani v územně analytických podkladech - a není předmětem posuzování záměru.

Připomínka:

Údaje o stávající a zejména předpokládané intenzitě mezinárodní železniční dopravy na modernizované trati posuzovaného úseku nejsou zásadním způsobem relevantně doplněny. Nelze předjímat pro hodnocení snížení hlučnosti brzdění tempo modernizace zahraničního vozového parku.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká předpokládané intenzity železniční dopravy, dle údajů od oznamovatele výhledový rozsah dopravy vychází z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků ve veřejném zájmu, pro vlaky EC, IC, Ex, R je to Ministerstvo dopravy, odbor veřejné dopravy, pro vlaky Sp a Os je to Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o. (dále jen ROPID), pro vlaky neobjednávané (vlaky Ex ČD směr Ostrava, RJ, LE a vlaky nákladní) byl odvozen ze schválených studií rezortu dopravy. Není zřejmé, z jakého jiného zdroje by měl oznamovatel čerpat relevantní data. Co se týká brzdných

systémů, tak např. u nákladních vlaků byl pro výhledový rok 2025 uvažován 100 % podíl keramických brzd pro vlaky kombinované kontejnerové dopravy (Nex a Mn do Prahy-Uhříněvsi), které budou muset být těmito brzdami vybaveny do roku 2023 - podmínka provozu do Spolkové republiky Německo.

Připomínka:

Kumulace vlivů záměru nepostihuje záměry cizích investorů, jejichž realizace k výhledovému stavu roku 2025 bude skutečností. Jde zejména o „Obytný soubor Tesla Hloubětín“, který představuje cca 1 500 bytových jednotek, „Polyfunkční soubor Poděbradská“ 506 b. j., areál „Včela“ při ulici K Žižkovu, „Polyfunkční dům Harfa City“. Názor zpracovatele posudku, že se jedná o prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami) a přírodního parku je nedostatečně informovaný. Výsledky výpočtu a vyhodnocení hluku z provozu železniční dopravy vycházejí z informací RÚJAN, které evidují stavby stávající a jsou pro hodnocení stavu k roku 2025 již zastaralé a tedy neprůkazné.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká uvedených obytných souborů, platí výše uvedený § 77 odst. 2) zákona č. 258/2000 Sb. Jak bylo v posudku uvedeno, např. pro „Soubor staveb Tesla - Praha 9, Hloubětín“ byla v oznámení dle zákona pro omezení vlivů hluku na chráněné objekty a chráněný prostor v hlukové studii pro tento záměr navržena protihluková opatření (u železniční trati protihlukové clony o délkách 500 m, 240 m, 350 m a 160 m).

Připomínka:

Stávající ŽST Libeň svým provozem a seřadištěm nákladové dopravy v nočních hodinách přes realizaci "Modernizaci spádoviště v žst. Praha-Libeň vč. protihlukových opatření", s ohledem na kumulativní efekt s průjezdnou dopravou vyvolanou vyústěním tunelu Blanka do Českomoravské a Poděbradské ulice, překračuje povolené hlukové limity ve vyšších podlažích bytové zástavby severně při těchto ulicích. Je zřejmé, že pokud jsou dnes stále překračovány stávající hlukové limity bez zahrnutí záměru, je jeho negativní hlukový přínos pro obytnou část MČ Praha 9 mezi staničením 1,300 až 2,249 km neakceptovatelný. Není možné přijmout stanovisko, že dojde ke snížení počtu rušených obyvatel až o 15 %. Lokalita je dlouhodobě MČ Praha 9 připravována pro obytnou zástavbu. Lokálně navržené protihlukové clony nemohou potřebným způsobem omezit úroveň nepříznivých účinků hluku na rozvíjející se obytnou zástavbu. Návrh protihlukových opatření je nezbytné doplnit v úseku staničení 0,000 až 1,790 km, kde jednoznačné dojde zatížení citovaných obytných souborů hlukem z dopravy na drahách. Měření hluku nezahrnuje hlukovou zátěž z železniční dopravy na koridoru Praha - Kolín - Česká Třebová.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká hluku z provozu ŽST Libeň, jak již bylo v posudku uvedeno, záměr nezasahuje do tohoto nádraží. Ale dle vyjádření oznamovatele kontrolní měření hluku v 12/2016 prokázalo splnění hygienických limitů z provozu ŽST Libeň.

Není známo, že by v ulicích Českomoravská a Poděbradská vyúsťoval tunel Blanka. Autor vyjádření měl zřejmě na mysli ovlivnění dopravy v uvedených ulicích zprovozněním tunelu Blanka. Tato skutečnost však nemá žádnou souvislost s posuzovaným záměrem. Synergický vliv ze silniční a železniční doprav nelze vyhodnotit. Hygienické limity jsou stanoveny zvlášť pro silniční a zvlášť železniční dopravu a nesčítají se.

Co se týká hluku posuzovaného záměru, dle aktualizované akustické studie dojde po realizaci záměru a navržených protihlukových opatření ve všech výpočtových bodech ke snížení hluku. Tím dojde ke snížení počtu rušených obyvatel ve spánku.

Co se týká připravované obytné zástavby, jak je výše uvedeno platí pro její realizaci § 77 zákona č. 258/2000 Sb.

Připomínka:

MČ Praha 9 nesouhlasí se záměrem z důvodů, že v předložené dokumentaci nejsou zapracovány ekvivalentní údaje ohledně zástavby, hluková studie nezohledňuje všechny skutečnosti,

stavba neúměrně zatíží stávající komunikace a zcela zničí oddechovou zónu Prahy 9. Navíc kolejová doprava i přes rozsáhlou modernizaci vlakové tratě není stále schopná odstranit překračování hlukových limitů v oblasti nádraží Praha - Libeň.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Viz odpovědi na jednotlivé připomínky výše.

Městská část Praha 10, Mgr. Bohumil Zoufalík, radní pro územní rozvoj
vyjádření č. j. P10-101805/2017 ze dne 2. 11. 2017

Podstata vyjádření:

Na úvod shrnují údaje o záměru a upozorňují, že přesto, že dle Posudku posuzovaný záměr s realizací železničního překladiště Malešice nesouvisí, dle platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a dle pracovní verze 2.2 návrhu územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, tzv. Metropolitního plánu, z 31. 5. 2016, je v oblasti Malešic při ulici Teplárenská a v blízkosti trati Praha-Libeň - Praha-Malešice plánováno umístění železničního překladiště včetně územní rezervy pro jeho případné rozšíření. Posuzovaný záměr vnímají jako případnou přípravu pro plánovanou kolejovou obsluhu tohoto překladiště. S umístěním železničního překladiště v oblasti Malešic Městská část Praha 10 dlouhodobě nesouhlasí, neboť je v přímém rozporu s názorem na rozvoj městské části Praha 10. Navíc bude indukovat ještě větší zatížení automobilovou nákladní dopravou. Realizace stavby bude mít dopad na okolní území jak během stavby tak při následujícím provozu. Dále dojde ke změně modelace terénu a tím i odtokových poměrů a hladiny spodní vody. Pro ověření a přesnější určení znečištění odpadů při modernizaci předkládaného traťového úseku bude třeba v dalších stupních řízení provést podrobnější určení toxicity odpadů v konkrétních místech.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Úvodní část připomínky se týká případné realizace překladiště v oblasti Malešic, jehož realizace ale s posuzovaným záměrem nesouvisí a není to záměr oznamovatele posuzovaného záměru - tedy SŽDC. Záměr „Kontejnerové překladiště Praha - Malešice" byl posouzen dle zákona v roce 2008, oznamovatelem byla firma axioHM s.r.o. Pro tento záměr bylo vydáno souhlasné stanovisko, jehož platnost ale nebyla prodloužena. Nyní probíhá posuzování záměru „Terminál Malešice", jehož oznamovatelem je Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o. Pro tento záměr byl vydán závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr bude posuzován. Dopady na území MČ Praha 10 v etapě výstavby budou minimální. Na jejím území bude pouze v žst. Praha-Malešice realizován posun tří výhybek a zvětšení užitečné délky kolejí v km 4,409 - 4,889. Co se týká odpadů, bude se jednat převážně o štěrkové lože, které může být zejména v místě výhybek znečištěno ropnými látkami. Pokud tento odpad nebude zařazen jako nebezpečný, bude třeba provést ověření znečištění - jedná se o povinnost dle zákona o odpadech.

2. Dotčené správní úřady

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí
vyjádření č. j. MHMP 1753548/2017ze dne 6. 11. 2017

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu konstatuje, že jím chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství požaduje v další fázi projektové dokumentace přesně specifikovat stavbou dotčené lesní pozemky a vyčíslit jejich zábory.

Z hlediska nakládání s odpady nemá připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje údaje o zdrojích znečišťování a o aktualizované rozptylové studii. Konstatuje, že v návrhu stanoviska pro období realizace záměru je požadováno aplikovat opatření vyplývající z Programu zlepšování kvality ovzduší. Souhlasí se závěry posudku i návrhem stanoviska.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny konstatuje, že v návrhu závazného stanoviska zpracovatelka posudku navrhuje stanovení podmínky, že návrh provizorní konstrukce pro montáž

obloukového mostu by měl být přizpůsoben tak aby pilíř nezasahoval do koryta vodního toku Rokytka. Navrhuje tuto podmínku rozšířit i o Hořejší rybník. Dále souhlasí s navrženou podmínkou ohledně zajištění ekologického dozoru na staveništi a s podmínkou, která stanovuje provedení aktualizačního biologického průzkumu.

Z hlediska myslivosti bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod nemá připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, nakládání s odpady, ochrany ovzduší, myslivosti a ochrany vod vzhledem k obsahu bez komentáře.

Z hlediska ochrany lesů a lesního hospodářství se jedná o požadavek, který vyplývá z platné legislativy.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny - na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. Oznamovatelem bylo umístění podpůrných pilířů upřesněno. Jsou 2 varianty umístění pilířů. První je varianta popsaná v dokumentaci, tj. umístění jednoho pilíře do Rokytky a druhého do Hořejšího rybníka. Nebo je možné umístit pouze 1 pilíř mezi Rokytku a Hořejší rybník (tím by došlo i k zásahu do břehových porostů). V konečném návrhu stanoviska byla podmínka na přizpůsobení montáže obloukového mostu přeformulována takto:

- ***Před zpracováním dokumentace pro stavební řízení projednat s odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody) umístění provizorních pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici (varianta umístění 2 pilířů - jeden do Rokytky a druhý do Hořejšího rybníka a varianta umístění 1 pilíře mezi Rokytku a Hořejší rybník - zásah do břehových porostů). Jako podklad pro toto jednání připravit podrobný biologický průzkum území zasaženého realizací těchto pilířů.***

Hygienická stanice Hlavního města Prahy
vyjádření č. j. HSHMP 50892/2017 ze dne 27. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Konstatuje, že posudek je doplněn nejen na základě jejich vyjádření k dokumentaci a že posudek akceptuje.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Pouze poznámka, že nebyl doplněn posudek, ale dokumentace, a dokumentace a doplněk dokumentace byly v posudku zhodnoceny.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
vyjádření č. j. ČIŽP/41/2017/3368 ze dne 24. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Nemá k předložené doplněné dokumentaci a posudku připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava
vyjádření č. j. 55723/2017-263 ze dne 19. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Nemá k zveřejněnému posudku a doplněné dokumentaci připomínek.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany ovzduší
vyjádření č. j. ENV/2017VS/2581 ze dne 11. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Ke zveřejnění posudku a doplněné dokumentaci neuplatňují požadavky na doplnění ani připomínky k obsahu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru ochrany vod
vyjádření č. j. ENV/2017VS/2581 ze dne 20. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Ke zveřejněnému posudku a doplněné dokumentaci neuplatňují připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

Ministerstvo životního prostředí, ředitel odboru odpadů
vyjádření č. j. ENV/2017VS/2581 ze dne 10. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Ke zveřejněnému posudku a doplněné dokumentaci neuplatňují žádné připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

3. Veřejnost

Mgr. Adam Janek, MHA, MBA, předseda výboru SVJ Nademlejnská 1086, 1087, 1088
vyjádření ze dne 7. 11. 2017

Podstata vyjádření:

Předně vyjadřují znovu svůj zásadní nesouhlas a podávají tímto připomínky k přepracované dokumentaci podle zákona.

I. Nejasnosti a důvod realizace projektu

Jaký má investor plán a jak detailně je promyšleno a naplánováno další fungování trati, jak dokáže vyhodnotit budoucí využití trati, a tudíž potřebnost uskutečnění záměru? Z dokumentace není jasné, jaký bude skutečný nárůst dopravy na sledovaném úseku. Jak je možné, že údaje poskytnuté samotným investorem jsou tak zásadně odlišné? Stejně tak v Oznámení záměru (str. 8) se uvádí: „Po dokončení programu modernizace se především na koridorových tratích předpokládá nárůst nákladní dopravy.“ Ve výpočtech pro novou akustickou studii je ale nárůst nákladové dopravy zanedbatelný (z 51 nákladních vlaků na 62). Znamená to, že investor nemá ještě jasnou představu, jaké změny realizace záměru přinese? Jak je možné, že investor nezná přesná čísla? V souvislosti s výše uvedeným požaduje jasné vysvětlení záměru doplněné o přesná data, včetně vyhodnocení ekonomických přínosů. Požaduje exaktní údaje o plánovaném nárůstu dopravy.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká frekvence osobních vlaků v oznámení a v dokumentaci, dle vyjádření oznamovatele se v případě uvažovaných osobních vlaků v oznámení (40/den) jednalo o osobní vlaky směřující na odstavné nádraží v Praze Michli (odstavné nádraží slouží pro provozní ošetření souprav osobní dopravy, tedy pro doplnění vody, vyprázdnění zásobníků vakuových WC, mytí, větší úklid a pro deponování souprav mimo přepravní špičku). Počet těchto jízd se postupně zvyšuje tím, jak roste počet osobních vlaků v pražské integrované dopravě. Očekávaný nárůst počtu těchto vlaků ve výhledovém stavu vyplývá hlavně z připravované modernizace trati Praha - Kladno s napojením na letiště

v Ruzyni. Ve všech třech akustických studiích (2014, 2016 a 2017) byl předpokládán jejich počet 32 za denní dobu, 8 za noční dobu, celkem 40. Tyto vlaky nejedou od Holešovic, nemusí tak křížit koleje trati Praha - Kolín a tedy se předpokládá, že by jezdily i nadále po původní koleji v úseku Praha-Libeň - Hrdlořezy. Co se týká dalších 76 osobních vlaků/den po nové koleji, v oznámení z roku 2014 byla pouze informace, že dvoukolejný přesmyk Praha-Libeň - Praha-Malešice má kapacitu dostatečnou i pro zavedení osobní dopravy tangenciální linky Roztoky - Praha-Hostivař, ale tyto vlaky nebyly zahrnuty do výpočtu hluku v akustické studii (2014), protože nebyla jistota jejich zavedení bez dalších staveb, například před vybudováním nástupišť v Praze-Malešicích. Protože ale následně ROPID deklaroval jednoznačný úmysl zavést tuto linku co nejdříve i bez nástupišť v ŽST Praha-Malešice, byly již tyto vlaky uvažovány v akustické studii z roku 2016 i 2017. Jde o vlaky označené „osobní vlak - nové koleje" a jde o vlaky, které jsou alternativou pro BUS MHD a individuální automobilovou dopravu (64 vlaků v denní době, 12 vlaků v noční době, celkem 76 osobních vlaků). Co se týká nárůstu nákladních vlaků (z 51 nákladních vlaků na 62), jedná se nárůst o 20 %, což není zanedbatelný nárůst. Pro stav v roce 2025 se dle vyjádření oznamovatele jedná o odhad předpokládané dopravy získaný z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků a ze schválených studií resortu dopravy. Není zřejmé, z jakého jiného zdroje by měl oznamovatel znát přesná čísla.

Důvodem realizace záměru je realizace mimoúrovňového křížení dvou významných tratí. Vyhodnocení ekonomických přínosů není součástí posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Připomínka:

II. Hluková studie

Data použitá pro výpočet hluku v roce 2014 a v roce 2017 se zásadně liší (viz výše). Znamená to, že investor předpokládá další nárůst nákladní dopravy během několika dalších let? Pak bude hluk v posuzovaném území vyšší a výsledky akustické studie nelze považovat za relevantní. Požadují exaktní data o nárůstu cyklické dopravy. Obávají se zvýšení hlučnosti v údolí Smetanky. Plánovaný přesmyk povede výše než stávající trať a přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout. Navíc je plánováno využít stávající koleje pro odstavení až 3 vlakových souprav. Zvláště v zimě, kdy se dieselové stroje nevypínají, bude docházet k rezonování tohoto zvuku údolím.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Připomínka k použitým údajům o předpokládané frekvenci vlaků - viz výše připomínka č. I. Není zřejmé, co je míněno údolím Smetanky. Smetanka je kopec o n. v. 243 m. Pokud se jedná o údolí Rokytky, v programu použitém při zpracování akustické studie je zahrnuta konfigurace terénu na základě digitálních podkladů a vedení nové a stávající trati na mostních objektech. Stávající kolej nebude využívána pro odstavení vlakových souprav, ale k běžnému provozu osobních vlaků.

Připomínka:

III. Krajinný ráz

Nesouhlasí s tvrzením, že významné krajinné prvky budou ovlivněny jen během výstavby. Pohled na Hořejší rybník bude trvale poškozen dominantním betonovým mostem. Estetická hodnota krajinného prvku bude tedy významně negativně ovlivněna natrvalo. Což je potvrzeno v kapitole D.1.7. kde je vliv na významné krajinné prvky označen jako silný. Nesouhlasí s tvrzením, že „V pohledu přes Hořejší rybník brání výhledům hustá a mohutná břehová zeleň rybníka." a dále „Z normálního horizontu (z ulice Nademlejnská nebo z cyklostezky) není NZ vidět.". Není reálné, aby tak vysokou stavbu kryla jakákoli zeleň. To, že stávající trať je kryta z velké části zelení, není důkazem, že nebude vidět NZ, ten bude zásadně vyšší, protože bude křížit stávající trať svrchu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká tvrzení, že významné krajinné prvky (VKP) budou ovlivněny jen během výstavby, k tomuto hodnocení měla připomínku i zpracovatelka posudku, ale s tím, že hodnocení na VKP v době provozu je správně uvedeno v kapitole D.I.7 „Vlivy na krajinu", kde je vliv na VKP hodnocen jako silný, jak je i uvedeno v této připomínce. Co se týká tvrzení o viditelnosti záměru v pohledu přes Hořejší rybník a z ulice Nademlejnská, tato tvrzení jsou uvedena v dokumentaci v příloze H v kapitole 4.1.6. „Vliv na estetické hodnoty krajiny, na harmonické měřítko a vztahy". Toto tvrzení je pravdivé

tvrzení. Z ulice Nademlejnská brání pohledu na stavbu okolní zástavba. Z dostupných pohledů přes Hořejší rybník nebude stavba také vidět. Dále je ale uvedeno hodnocení, kde pohled ze střechy bytového domu v ulici Nademlejnská je již vyhodnocen jako středně silný zásah do estetických hodnot a harmonického měřítka a harmonických vztahů. Pohled z obytného souboru Kejřův park z normálního horizontu chodce a výhled z obtížně přístupného místa na břehu Hořejšího rybníka je vyhodnocen jako silný.

Připomínka:

IV. Fauna a flóra

Zpracovatelka posudku mimo jiné požaduje: „Zdůvodnit umístění dočasné konstrukce pro instalaci mostního objektu v toku Rokytky a v Hořejším rybníce.“ Doplnění studie EIA uvádí: „Staveniště ZS2 v oblasti u Hořejšího rybníka slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu na křížení tratí, a proto ho nelze umístit jinam. Z tohoto zařízení staveniště se bude most zasouvat a otáčet do definitivní polohy.“. Požadují jasné odůvodnění, proč má být staveniště umístěno do toku Rokytky a do Hořejšího rybníka, což je kritický bod pro místní faunu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Dočasná konstrukce pro instalaci mostního objektu a zařízení staveniště ZS2 v oblasti u Hořejšího rybníka jsou dvě rozdílné věci. Zařízení staveniště ZS2 nebude umístěno v Hořejším rybníce ani v toku Rokytky, ale v sousedství toku Rokytka mimo břehový porost. ZS 2 slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu a proto ho nelze umístit jinam. Co se týká umístění pilířů pro instalaci mostního objektu, na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. Oznamovatelem bylo umístění podpůrných pilířů upřesněno. Jsou 2 varianty umístění těchto pilířů. První je varianta popsaná v dokumentaci, tj. umístění jednoho pilíře do Rokytky a druhého do Hořejšího rybníka. Nebo je možné umístit pouze 1 pilíř mezi Rokytku a Hořejší rybník (tím by došlo i k zásahu do břehových porostů). V konečném návrhu stanoviska byla přeformulována podmínka na přizpůsobení montáže obloukového mostu (viz výše stanovisko zpracovatelky posudku k vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy).

Připomínka:

V. Ostatní

Zcela nesouhlasí s tvrzením, že nedojde k znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Okolí ulic Mezitraťová a Pod Hloubětínskou zastávkou trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí. Realizace modernizace trati sníží množství zeleně a významně zasáhne do vzhledu celého okolí. Přibydou obrovské betonové podpěry a především dojde k zásadnímu zastínění horizontu, jak z pohledu od Mezitraťové, tak od Hořejšího rybníka. Takový zásah do krajiny rozhodně ovlivní hodnotu zdejších nemovitostí, které jsou cenné právě díky zachovalému přírodnímu rázu, nadto místním obyvatelům nepřinese žádná pozitiva. Plánovaná stavba zasáhne do provozu cyklostezky do Vysočan. Požadují vyjádření, jak plánovaná stavba ovlivní stávající cyklostezku A43 (Hrdlořezy-Vysočany). Na závěr sdělují, že plánovaný projekt postrádá elementární logiku, neboť nepřináší žádné zefektivnění železniční dopravy, nemluvě o velmi sporném ekonomickém významu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Není důvod, aby realizací záměru došlo ke znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Nejedná se o výstavbu železnice v dosud nenarušeném území, ale o přidání další trasy k již existujícím v místech, kde dochází k prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami) a přírodního parku. K zachování přírodního rázu jistě nepřispěla ani výstavba v lokalitě Kejřův Mlýn, kde místo zalesněné plochy o rozloze cca 2 ha byly postaveny obytné domy a zpevněné komunikace. Dle provedeného vyhodnocení vlivů na krajinný ráz dojde zásadnímu zastínění horizontu pouze v přímém pohledu od Hořejšího rybníka z obtížně přístupných břehů, kdy výhled umožňuje vnímání stavby z bezprostřední vzdálenosti. Tento vliv je vyhodnocen jako silný.

Co se týká cyklostezky křížící mimoúrovňově posuzovanou trať, dle údajů v dokumentaci bude provoz na cyklostezce dle možností a postupu výstavby zachován v omezené míře za zvýšených

bezpečnostních opatření. V době manipulací s ocelovými konstrukcemi mostu bude cyklostezka uzavřena. Podrobně bude specifikováno v dalších projektových stupních.

Co se týká poznámky, že projekt postrádá elementární logiku, neboť nepřináší žádné zefektivnění železniční dopravy, kapacitním omezením není samotná jednokolejná trať, ale právě místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky ve směru Malešice před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín – Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID. Jak již bylo výše uvedeno, v rámci posuzování vlivů na životní prostředí není řešen ekonomický význam. Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Ing. Petr Rutrle, předseda výboru společenství vlastníků Nademlejnská 1063-1069
vyjádření ze dne 9. 11. 2017

Podstata vyjádření:

1. Životní prostředí

Modernizace tratového úseku je plánována na území přírodního parku Smetanka a významně naruší ráz dotčeného území. Navrhované přemostění vzhledem ke své výšce vytvoří hlavní krajinnou dominantu v okolí a významně ovlivní krajinný ráz přírodního parku Smetanka., resp. předmětná stavba přírodní park Smetanka zcela znehodnotí. Tuto stavbu těžko překryje rostlinný překryv a zvláště z pohledu od Hořejšího rybníka bude tato stavba výrazným rušícím prvkem, který zcela zničí estetický ráz krajiny. Přemostění se stane uměle vybudovanou barierou oblasti určené k rekreaci na rozmezí katastrálních území Hloubětín a Hrdlořezy. Předmětné území v nedávné době prošlo a stále prochází náročnou revitalizací. Modernizace traťového úseku zasáhne přímo střed území a veškeré provedené i plánované revitalizační práce, tak přijdou vniveč. Tok Rokytky je významným zeleným koridorem, a je využíván mnoha obyvateli Praha, ať už k procházkám či sportovnímu vyžití. Toto přemostění by bylo dalším z mnoha zásahů, které narušují tento koridor. Při samotné realizaci stavby bude dle dokumentace odstraněno významné množství stromů a keřů, což zcela jistě bude mít významný negativní vliv na biodiverzitu dané oblasti, nehledě na další činnosti při výstavbě.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Záměr je sice situován do přírodního parku Smetanka, ale dle § 15 odst. 2 Nařízení o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy, č. 10/2014 Sb. HMP, kterým je v současné době přírodní park Smetanka vyhlášen, na území přírodních parků nelze umisťovat nové stavby s výjimkou mimo jiné staveb pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Dle vyjádření Městské části Praha 9 se předmětné pozemky dle platného územního plánu nachází v ploše DZ - tratě a zařízení železniční dopravy a předmětná stavba je územním plánem uvedena jako veřejně prospěšná (pod číslem 8/DZ/9). Vliv na krajinný ráz byl vyhodnocen v samostatné studii, která byla přílohou dokumentace a mimo silného vlivu na harmonické vztahy v krajině a na významné krajinné prvky, středně silného vlivu až silného vlivu na harmonické měřítko krajiny, středně silného vlivu na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky a na estetické hodnoty, je ve vyhodnocení uveden i slabý vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky a žádný vliv na zvláště chráněná území a kulturní dominanty. V závěrečném konstatování, že záměr představuje únosný zásah do krajinného rázu, je zahrnuto zhodnocení všech těchto vlivů. Není zřejmé, jak by se posuzovaný záměr mohl stát uměle vybudovanou barierou oblasti určené k rekreaci. Průchodnost krajiny zůstane zachována. Nebude zasahováno do provedených revitalizačních prací. Za pokácenou zeleň se budou řešit náhradní výsadby v rámci povolení kácení zeleně příslušným úřadem ve smyslu § 9 zákona č. 114/1992 Sb. Náhradní výsadby mohou být uloženy v rozhodnutí o povolení kácení. Tyto mohou být uloženy i na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele o kácení, pokud vlastník pozemku s touto výsadbou souhlasí. Pro účely záměru povolovaného dle stavebního zákona (územní, stavební a společná řízení) vydává od 1. 1. 2018 povolení kácení dřevin včetně uložení přiměřené náhrady výsadby, bude-li v závazném stanovisku orgánu ochrany přírody stanovena, stavební úřad na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody, povolení bude začleněno do výrokové části rozhodnutí.

Připomínka:

2. Odůvodněnost projektu

Pochybují nad odůvodněností projektu a jeho finanční efektivitou vzhledem k předpokládaným nákladům na investici. Z projektu vyplývá, že hlavním důvodem je zvýšení kapacity trati v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Přemostěním vznikne nová dvoukolejná trať v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice. Přitom původní jednokolejná trať vedoucí v tomto tratovém úseku po železném mostě zůstává zachována. V jakém stádiu je příprava stavby, která umožní vyšší průjezdnost vlaků z Hrdlořez do Malešic, kde v současné době vede tunelem pouze jednokolejná trať. Existuje nějaká návaznost? Zabýval se někdo ekonomickou efektivitou celého projektu, tedy včetně zvýšení průjezdnosti současného tunelu?

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Kapacitním omezením není samotná jednokolejná trať, ale právě místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky ve směru Malešice před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín-Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky-Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID.

V rámci posuzování vlivů na životní prostředí není řešena ekonomická efektivita projektu. Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Připomínka:

3. Zvýšení hluku

Dojde k významnému zvýšení hlučnosti, neboť se zvýší provoz na předmětných tratích a současně dojde ke zvýšení železniční tratě nad okolní krajinu, čímž dojde k většímu šíření hluku, který nebude snižován přírodními krajinnými prvky. A protože cílem je zvýšení především nákladní dopravy, pak zvýšení zátěže je jednoznačné, protože nositelem hluku jsou především nákladní vlaky. V projektu nejsou dostatečné protihlukové zábrany. V areálu Kejřova parku se projevuje hluk nejen z nejbližších dopravních komunikací, ale i hluk ze vzdálenějších komunikací. Domnívají se, že modernizací tratě by mělo dojít ke snížení hlukové zátěže proti současnému stavu, a to přestože dojde ke zvýšení dopravy. Současně s modernizací tratě na Malešice by mělo dojít i k protihlukovým opatřením na trati ve směru na Běchovice. Zabýval se někdo tímto požadavkem, zvláště vzhledem k plánované bytové výstavby v areálu Tesla?

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Dle akustické studie dojde při realizaci navržených protihlukových opatření po realizaci záměru ke snížení hlukové zátěže u výpočtových bodů. Dostatečnost protihlukovým opatření bude ověřena po uvedení trati do provozu. Pokud by se při měření nepotvrdil předpoklad akustické studie - plnění platných hlukových limitů - musel by oznamovatel realizovat další protihluková opatření. Protihluková opatření na trati ve směru na Běchovice nejsou součástí posuzovaného záměru. Pro areál Tesla byla v oznámení dle zákona v hlukové studii navržena pro omezení vlivů hluku na chráněné objekty a chráněný prostor protihluková opatření (u železniční trati protihlukové clony o délkách 500 m, 240 m, 350 m a 160 m).

Připomínka:

4. Jiný způsob realizace

Největší chybou záměru je neřešení jiných variant rozšíření předmětného tratového úseku, resp. jejich zamítnutí. Pokud skutečně je potřeba rozšíření tohoto úseku, pak toto zvýšení kapacity musí být realizováno takovým způsobem, aby byl co nejmenší zásah do předmětného území, resp. žádná výstavba naddimenzovaných dopravních staveb. Navržená řešení by měla respektovat krajinný ráz a nevytvářet dominantní předimenzované stavby. Z těchto důvodů považuje jejich společenství vlastníků navržené řešení za nevhodné a doporučují jej přezkoumat, resp. najít takovou alternativu modernizace tratě, která by respektovala jejich připomínky.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Přehled zvažovaných variant byl uveden v dokumentaci s odůvodněním zvolení posuzované varianty.

Ing. Jana Všetečková, Michal Všetečka
vyjádření ze dne 6. 11. 2017

Podstata vyjádření:

I. Nedostatečná odůvodnění posuzovaného záměru

a) Citují z posudku pasáž týkající se cíle posuzovaného záměru a uvádějí, že nerozumí, z jakého důvodu zde má být zvýšena kapacita trati, když se stejně vrací na jednokolejnou trať a dle dokumentace nejsou navazující etapy stavby schváleny.

b) V původním oznámení k záměru z roku 2014 je uvedeno, že „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice pro nákladní dopravu". Uvádějí tabulku z přílohy Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví z roku 2014 o stávající a uvažované budoucí intenzitě železniční dopravy na trati 091 a tabulku z Hlukové studie z roku 2017, kde jsou data „nový stav" zcela jiná, a opět jde o výrazný nárůst osobní dopravy, ne nákladní. Na základě těchto dat bylo počítáno plnění hlukových limitů. Jsou zadaná vstupní data o počtu vlaků relevantní, z jakého důvodu je vyšší nárůst osobní dopravy a ne nákladní, která je zcela jisté hlučnější a je plnění hlukových limitů počítáno z relevantních dat?

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Ad a) Kapacitním omezením není samotná jednokolejná trať, ale právě místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky ve směru Malešice před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín – Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID. Dle údajů oznamovatele SŽDC předpokládá, že cílovým stavem je zdvoukolejnění celé trati Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař. Tento stav je zahrnut do platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

Ad b) Co se týká frekvence osobních vlaků v oznámení a v dokumentaci, dle vyjádření oznamovatele se v případě uvažovaných osobních vlaků v oznámení (40/den) jednalo o osobní vlaky směřující na odstavné nádraží v Praze Michli (odstavné nádraží slouží pro provozní ošetření souprav osobní dopravy). Počet těchto jízd se postupně zvyšuje tím, jak roste počet osobních vlaků v pražské integrované dopravě. Očekávaný nárůst počtu těchto vlaků ve výhledovém stavu vyplývá hlavně z připravované modernizace trati Praha - Kladno s napojením na letiště v Ruzyni. Ve všech třech akustických studiích (2014, 2016 a 2017) byl předpokládán jejich počet 32 za denní dobu, 8 za noční dobu, celkem 40. Tyto vlaky nejedou od Holešovic, nemusí tak křížit koleje trati Praha - Kolín a tedy se předpokládá, že by jezdily i nadále po původní koleji v úseku Praha-Libeň - Hrdlořezy. Co se týká dalších 76 osobních vlaků/den po nové koleji, v oznámení z roku 2014 byla pouze informace, že dvoukolejný přesmyk Praha-Libeň - Praha-Malešice má kapacitu dostatečnou i pro zavedení osobní dopravy tangenciální linky Roztoky - Praha-Hostivař, ale tyto vlaky nebyly zahrnuty do výpočtu hluku v akustické studii (2014), protože nebyla jistota jejich zavedení bez dalších staveb, například před vybudováním nástupišť v Praze-Malešicích. Protože ale následně ROPID deklaroval jednoznačný úmysl zavést tuto linku co nejdříve i bez nástupišť v ŽST Praha-Malešice, byly již tyto vlaky uvažovány v akustické studii z roku 2016 i 2017. Jde o vlaky označené „osobní vlak - nové koleje"a jde o vlaky, které jsou alternativou pro BUS MHD a individuální automobilovou dopravu (64 vlaků v denní době, 12 vlaků v noční době, celkem 76 osobních vlaků). Co se týká nárůstu nákladních vlaků (z 51 nákladních vlaků na 62), jedná se nárůst o 20 %, což není zanedbatelný nárůst. Pro stav v roce 2025 se dle vyjádření oznamovatele jedná o odhad předpokládané dopravy získaný z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků a ze schválených studií resortu dopravy. Není zřejmé, z jakého jiného zdroje by měl oznamovatel čerpat relevantní data.

Připomínka:

II. Životní prostředí

a) Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území (bod C.II.). Zpracovatelka posudku zde píše, že „V popisu prvků ÚSES bylo čerpáno ze schváleného územního plánu a nebyly zohledněny skutečnosti, které se od doby zpracování ÚP v zájmovém území uskutečnily (např. revitalizace toku Rokytka a tím i LBK 255)“. Požadují nové aktuální zhodnocení území na základě osobního pozorování.

b) Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení (bod C.III.). Dle posudku „Kvalita životního prostředí v zájmové oblasti je označena za podprůměrnou.“ S tímto nesouhlasí. Je zde vyhlášen přírodní park Smetanka. V blízkosti je cyklostezka. Veškerá občanská vybavenost např. Hrdlořez je téměř nulová, a to vynahrazuje právě okolní životní prostředí. Dalším argumentem je, že „hustá síť železnic v zájmovém území funguje již dlouhá desetiletí“. Mimoúrovňové křížení bude v Hrdlořezích vyšší než veškeré stávající obytné domy a bude mít výrazný vliv na okolí.

c) Vlivy demolic (D.I.l.2.) - Sociální a ekonomické dopady. Je uvedeno: „...V posuzovaném záměru se nejedná o výstavbu železnice v dosud nenarušeném území, ale o přidání další trasy k již existujícím v místech, kde dochází k prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami a přírodního parku).“ Nesouhlasí. Nejde pouze o přidání další trasy, jde o mimoúrovňové křížení, což je výrazný zásah, u obytných domů Pod Hloubětínskou zastávkou už bude nová trať vyšší než stávající budovy. Nesouhlasí se silně urbanizovaným územím. V Hrdlořezích je přírodní park, vede zde u trati cyklostezka, celé Hrdlořezy tvoří pouze obytné domy. V oblasti okolo trati Libeň, Vysočany došlo v posledních letech k enormní výstavbě nových bytových domů.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Ad a) Co se týká popisů prvků ÚSES, jak již bylo v posudku uvedeno, v kapitole D.I.10. „Vlivy na územní systém ekologické stability“ jsou již meandry toku zmíněny. Údaje uvedené v kapitole C.II.8. tedy nemají vliv na vyhodnocení vlivu záměru na biokoridor podél Rokytky. Revitalizace Rokytky je zmíněna i v příloze F. Biologický průzkum.

Ad b) Co se týká celkového zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území, týká se toto hodnocení obecně celého území hlavního města, toto hodnocení je pro celé území Prahy obecně pravdivé. Právě skutečnost, že stávající tratě nejsou mimoúrovňové, je důvodem realizace záměru, neboť při jeho absenci při křížení dvou důležitých železničních tratí dochází ke kolizi jízd vlaků na těchto tratích. Např. není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID.

Ad c) V dokumentaci a posudku není popřeno, že v území se nachází přírodní park, je jen konstatováno, že dochází k prolínání přírodního parku a urbanizovaného území.

Připomínka:

III. Celkové posouzení (Bod VI.)

Závěrečné posouzení vlivu výrazně zlehčuje vliv na místní prostředí. V posudku v tabulce hodnocení vlivů na zákonná kritéria krajinného rázu je uvedeno, že krajina je zde cenná a stavba ji poškodí, ale do hlavní kolonky je uvedený vliv: středně silný vliv. Tento i ostatní vlivy v této tabulce jim přijdou tendenčně snížené oproti skutečnosti. Vzhledem k tomu, že tato tabulka je ze všeho nejdůležitější a je ovlivněna individuálním pohledem. Lze říci, že pokud by se pár parametrů z této tabulky posunulo výše, pak by mohlo dojít k zápornému posouzení.

Na závěr konstatují, že tento projekt významně zhorší životní prostředí v oblasti, kde vlastní nemovitost a žijí. Výrazně se zvýší hlučnost a prašnost a to nejen po dobu stavby. Dále po několik let bude horší průjezdnost oblastí. Stavba neúměrně zatíží celé okolí, dojde k výrazné ztrátě zeleně. Mimoúrovňové křížení tratě (u domů Pod Hloubětínskou zastávkou) také razantně zhorší estetickou stránku okolí jejich domovů vzhledem k tomu, že trať bude vyšší než stávající bytové domy u trati.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

V kapitole VI. ve vyhodnocení vlivu na krajinný ráz vycházela zpracovatelka posudku ze zhodnocení, které bylo součástí dokumentace a které zpracoval doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. V tomto posudku je míra ovlivnění podrobně popsána a příslušný úřad se s tímto hodnocením ztotožňuje.

Co se týká závěrečného konstatování, záměr byl posouzen z hlediska všech složek životního prostředí a je možno konstatovat, že je akceptovatelný. Realizací záměru dojde proti stávajícímu stavu ke snížení hlukové zátěže bez vlivu na kvalitu ovzduší.

Jakub Dvořáček, Veronika Langrová
vyjádření ze dne 8. 11. 2017

Podstata vyjádření:

K doplněné dokumentaci má následující připomínky:

Studie nezohledňuje průchod nové kolejné trasy skrze chráněné krajinné území Smetanka a území revitalizovaného toku Rokytky. Studie nezohledňuje změnu oblasti v odpočinkovou a volnočasovou oblast pro lidi z celého okolí. Nezohledňuje dostatečně, že okolí plánované stavby a potok Rokytka je místem, kde se vyskytují přísně chráněné druhy. Přímo v oblasti budoucí stavby hnízdí ledňáček a další druhy chráněných ptáků, jako je volavka. Dokumentace obsahuje neúplné a lživé informace o stavu Rokytky a jejího okolí a zřejmě záměrně opomíjí skutečnost, že tok byl revitalizován a celé okolí prodělalo v posledních letech zásadní proměnu. Praha 9 nemá mnoho podobných míst a obyvatelé z celého okolí přijdou o jednu z mála zelených, odpočinkových a sportovních ploch. Nedaleké okolí stavby obsahuje dětská hřiště, sportoviště a obytné zóny. Stavba je naddimenzovaná, studie hlučnosti a množství vlaků neodpovídají realitě. Studie by měla být přepracována a doplněna, podobně projekt jako takový by měl reflektovat vývoj celé lokality v posledních deseti letech. Za naprosto zásadní ale považuje vyhodnocení smyslu celého projektu, podklady neobsahují analýzu důvodu realizace projektu, nejsou zde vyhodnocené ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu, chybí jakákoliv data. Projekt působí naddimenzovaně a jako snaha proinvestovat prostředky EU, bez přidané hodnoty a reálného smyslu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

V dokumentaci je zhodnocen vliv na přírodní park Smetanka (chráněné krajinné území Smetanka není vyhlášeno). Není důvod, proč by záměr měl ovlivnit území revitalizovaného toku Rokytka. V místě křížení záměru s tokem Rokytky revitalizace provedena nebyla, ale i kdyby byla, realizace záměru by ji neovlivnila, záměr přechází Rokytku mosty, které do toku nezasahují.

Není zřejmé jaká změna oblasti v odpočinkovou a volnočasovou oblast pro lidi z celého okolí je tímto myšlena. Vliv na využití území k rekreaci bude pouze v období výstavby (ale ne po celou její dobu). Provoz na nové trati neovlivní využití území k rekreaci.

V dokumentaci jsou vyhodnoceny vlivy na chráněné druhy včetně ledňáčka. Je navrženo zpracovat aktualizaci biologického průzkumu a zajistit ekologický dozor na staveništi.

Je pravda, že v kapitole C.II.8. není popsán aktuální stav toku Rokytka, je zde uvedeno, že zde uvedené informace byly čerpány ze schváleného územního plánu města Praha. Ale v kapitole D.I.10. „Vlivy na územní systém ekologické stability" jsou již meandry toku zmíněny. Údaje uvedené v kapitole C.II.8. tedy nemají vliv na vyhodnocení vlivu záměru na tento biokoridor. Revitalizace Rokytky je zmíněna i v příloze F. Biologický průzkum.

Co se týká množství vlaků, pro stávající stav - rok 2017 - byly dle oznamovatele údaje čerpány z jízdního řádu 2016/2017. Není jasné, jaké realitě by měl odpovídat výhledový rozsah dopravy. Ten vychází dle vyjádření oznamovatele z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků (Ministerstvo dopravy, ROPID) případně ze schválených studií resortu dopravy. Není zřejmé, z jakého jiného zdroje by měl oznamovatel znát přesná čísla.

Smyslem projetu je odstranit kapacitní omezení, kterým je místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky ve směru Malešice před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín - Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID. V rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona není řešen ekonomický přínos. Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Pokud touto poznámkou bylo myšleno to, že by stačilo vybudovat jen jednu kolej místo plánovaných dvou, je pravda, že do doby realizace zdvoukolejnění v navazující úseku tunelem

do Malešic případně dále do Hostivaře by stačila jedna kolej. Ale při budování jedné koleje by např. vlivy na krajinný ráz a vlivy při výstavbě byly přibližně stejné a v budoucnu by při výstavbě druhé koleje bylo zájmové území opět zatíženo. Dvoukolejná trať umožní lépe regulovat pohyb vlakových souprav bez ohledu na skutečnost, že tunel je řešen jako jednokolejový.

Martina Ešnerová
vyjádření ze dne 9. 11. 2017

Podstata vyjádření:

Vyjadřuje svůj nesouhlas s modernizací traťového úseku Praha - Libeň, Praha - Malešice a podává tímto připomínky k doplněné dokumentaci podle zákona.

Není jí zřejmý důvod realizace projektu a jeho přínos. Zpracovaná studie přitom nepředkládá jasné hodnocení a nemá tak žádnou vypovídací hodnotu o skutečné potřebě realizace projektu. Za předpokladu, že se má takto výrazně zasáhnout krajinný ráz daného místa a snížit tak komfort bydlení obyvatel této části Prahy 9, je bezpochyby na místě, aby byl záměr řádně podložen. Ekonomický přínos věci nelze z dokumentace nijak spolehlivě vykalkulovat.

Zcela zásadní je dopad projektu na danou krajinu, kdy zcela znehodnotí v nedávné době revitalizované okolí. Podařilo-li se tak MČ Prahy 9 v obklopení průmyslovou zónou zachovat místo pro klid jak místních obyvatel, tak živočichů, záměr dle dostupné vizualizace vše uvedené znehodnocuje, neboť mohutné betonové konstrukce zanesou průmyslový ráz okolí i do tohoto klidného prostředí okolo Hořejšího rybníku. Výškové umístění trati jednoznačně naruší nynější až idylický pohled na Hořejší rybník, kdy se stane v dané lokalitě dominantou. Nelze se pak ztotožnit s tím, že by obyvatele areálu Kejřova parku snad neměla plánovaná výstavba vizuálně zasáhnout. Z bytových jednotek areálu je vidět plocha rybníka a jednoznačně tedy také plánovaná betonová konstrukce tratě. Betonový most tak navždy zhatí dosud velmi zdařilé úpravy a investice do místa, které má být místem pro odpočinek nejen občanů Prahy 9. Tvrzení, že „V pohledu přes Hořejší rybník brání výhledům hustá a mohutná břehová zeleň rybníka.“ a dále „Z normálního horizontu (z ulice Nademlejnská nebo z cyklostezky) není NZ vidět.“ se nezakládá na skutečnosti, neboť zeleň zcela jistě výškově neodpovídá plánované výstavbě. Současně pak je nutno brát nikoliv krátké období opadu místních listnatých stromů.

Z dokumentace není zřejmé, jaký bude skutečný nárůst dopravy na sledovaném úseku.

Hodnota zdejších nemovitostí bude zcela jistě tímto projektem snížena, když pro samotné občany Prahy 9 nebude mít žádný pozitivní přínos.

Dle jejího názoru je na místě přehodnotit, zda takto nevratný zásah do místní krajiny je vyvážen odpovídajícím a nepostradatelným přínosem.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Důvodem projektu je odstranit kapacitní omezení, kterým je místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky ve směru Malešice před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín - Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře, jak požaduje společnost ROPID. V rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona není řešen ekonomický přínos. Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Pokud je revitalizací okolí myšlena revitalizace Rokytky, není zřejmé, jak by záměr toto znehodnotil. Posuzovaná trať přechází přes Rokytku v místě, kde není revitalizace provedena.

V dokumentaci není uvedeno, že výstavba vizuálně nezasáhne obyvatele areálu Kejřova parku. V dokumentaci ve vlivech na krajinný ráz je uvedeno, že navrhovaný záměr představuje značný zásah do rázu krajiny a to zejména při přechodu z okraje urbanizovaného území Vysočan do Přírodního parku Smetanka (součástí tohoto území je i Kejřův park). Ale vliv na zákonná kritéria krajinného rázu je různý od „nemá vliv“ po „silný vliv“ a z tohoto důvodu je v konečném hodnocení vliv záměru hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Co se týká nárůstu dopravy, pro stav v roce 2025 se dle vyjádření oznamovatele jedná o odhad předpokládané dopravy získaný z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků a ze schválených studií resortu dopravy. Není zřejmé, z jakého jiného zdroje by měl oznamovatel znát skutečný nárůst.

Není důvod, aby realizací záměru došlo ke znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Nejedná o výstavbu železnice v dosud nenarušeném území, ale o přidání další trasy k již existujícím v místech, kde dochází k prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami) a přírodního parku.

Hrdlořezská zvonička o.s., paní Leona Hornová
vyjádření ze dne 8. 11. 2017

Podstata vyjádření:

Vyjadřují znovu svůj zásadní nesouhlas se záměrem a podávají tímto připomínky k dokumentaci podle zákona:

1. Nejasnosti a rozpory v dokumentaci/ důvod realizace projektu

Z dokumentace není jasné, jaký bude skutečný nárůst dopravy na sledovaném úseku. Zatímco původní Oznámení záměru z roku 2014 uvádělo plánované počty vlaků po dokončení realizace jako 62 vlaků nákladních a 40 vlaků osobních/denně, v nové akustické studii je počítáno s 62 nákladními vlaky a 116 osobními vlaky/denně. Stejně tak v Oznámení záměru (str. 8) se uvádí: „Po dokončení programu modernizace se především na koridorových tratích předpokládá nárůst nákladní dopravy" Ve výpočtech pro novou akustickou studii je ale nárůst nákladové dopravy zanedbatelný (z 51 nákladních vlaků na 62). Znamená to, že investor nemá ještě jasnou představu, jaké změny realizace záměru přinese? Nezná přesná čísla a fakta?

Stejně jako autorka posudku chtějí „vysvětlit důvod realizace projektu, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu". Odpovědi na požadované mělo přinést doplnění studie, v něm ale chybí jakákoli exaktní data. Požadují jasné vysvětlení záměru, doplněné o tvrdá data, včetně vyhodnocení ekonomických přínosů a exaktní údaje o plánovaném nárůstu dopravy.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká frekvence osobních vlaků v oznámení a v dokumentaci, dle vyjádření oznamovatele se v případě uvažovaných osobních vlaků v oznámení (40/den) jednalo o osobní vlaky směřující na odstavné nádraží v Praze Michli (odstavné nádraží slouží pro provozní ošetření souprav osobní dopravy). Počet těchto jízd se postupně zvyšuje tím, jak roste počet osobních vlaků v pražské integrované dopravě. Očekávaný nárůst počtu těchto vlaků ve výhledovém stavu vyplývá hlavně z připravované modernizace trati Praha - Kladno s napojením na letiště v Ruzyni. Ve všech třech akustických studiích (2014, 2016 a 2017) byl předpokládán jejich počet 32 za denní dobu, 8 za noční dobu, celkem 40. Tyto vlaky nejedou od Holešovic, nemusí tak křížit koleje trati Praha - Kolín a tedy se předpokládá, že by jezdily i nadále po původní koleji v úseku Praha-Libeň - Hrdlořezy. Co se týká dalších 76 osobních vlaků/den po nové koleji, v oznámení z roku 2014 byla pouze informace, že dvoukolejný přesmyk Praha-Libeň - Praha-Malešice má kapacitu dostatečnou i pro zavedení osobní dopravy tangenciální linky Roztoky - Praha-Hostivař, ale tyto vlaky nebyly zahrnuty do výpočtu hluku v akustické studii (2014), protože nebyla jistota jejich zavedení bez dalších staveb, například před vybudováním nástupišť v Praze-Malešicích. Protože ale následně ROPID deklaroval jednoznačný úmysl zavést tuto linku co nejdříve i bez nástupišť v ŽST Praha-Malešice, byly již tyto vlaky uvažovány v akustické studii z roku 2016 i 2017. Jde o vlaky označené „osobní vlak - nové koleje" a jde o vlaky, které jsou alternativou pro BUS MHD a individuální automobilovou dopravu (64 vlaků v denní době, 12 vlaků v noční době, celkem 76 osobních vlaků). Co se týká nárůstu nákladních vlaků (z 51 nákladních vlaků na 62), jedná se nárůst o 20 %, což není zanedbatelný nárůst. Pro stav v roce 2025 se dle vyjádření oznamovatele jedná o odhad předpokládané dopravy získaný z koncepčních dokumentů objednatelů vlaků a ze schválených studií resortu dopravy. Jiné zdroje údajů o budoucí frekvenci dopravy nemá zpracovatel oznámení k dispozici.

Autorka posudku nechtěla vysvětlit důvod realizace projektu ani vyhodnotit ekonomické přínosy stavby. Důvod realizace záměru byl zřejmý již z dokumentace - realizace mimoúrovňového křížení dvou významných tratí. Vyhodnocení ekonomických přínosů není součástí posuzování dle zákona.

Dle informací oznamovatele byla pro posuzovaný záměr zpracovaná studie proveditelnosti, která byla v roce 2013 schválená Ministerstvem dopravy.

Připomínka:

2. Dokumentace

Ztotožňují se s názorem zpracovatelky posudku, která požaduje: „Upřesnění přístupových tras na staveniště a situování zařízení stavenišť ZSI a ZS 2 včetně grafického znázornění". Způsob, jakým byl tento požadavek naplněn, nepovažují za dostačující. Požadují grafické znázornění stavenišť a přístupových tras tak, aby bylo čitelné široké veřejnosti.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Oznamovatel poskytl zpracovatelce posudku upřesnění těchto údajů, byly uvedeny v příloze č. 3 posudku a příslušný úřad je rovněž považuje za dostatečné.

Připomínka:

3. Hluková studie

Data použitá pro výpočet hluku v roce 2014 a v roce 2017 se zásadně liší (viz výše bod 1.). Pokud by se rozdíl v číslech vysvětlil tím, že v roce 2014 byla plánovaná dostavba v roce 2020, ale materiály z roku 2017 počítají s dokončením o pět let později, znamená to, že investor předpokládá další nárůst nákladní dopravy během několika dalších let? Pak tedy bude hluk v posuzovaném území vyšší a výsledky akustické studie nelze považovat za relevantní. Požadují exaktní data o nárůstu cyklické dopravy. Obávají se zvýšení hlučnosti v údolí Smetanky. Plánovaný přesmyk povede výše než stávající trať a přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout. Navíc je plánováno využit stávající koleje pro odstavení až 3 vlakových souprav. Zvláště v zimě, kdy se dieselové stroje nevypínají, bude docházet k rezonování tohoto zvuku údolím.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Připomínka k použitým datům o předpokládané frekvenci vlaků - viz výše připomínka č. 1. Není zřejmé, co je míněno údolím Smetanky. Smetanka je kopec o n. v. 243 m. Pokud se jedná o údolí Rokytky, v programu použitém při zpracování akustické studie je zahrnuta konfigurace terénu na základě digitálních podkladů a vedení nové a stávající trati na mostních objektech. Stávající kolej nebude využívána pro odstavení vlakových souprav ale k běžnému provozu osobních vlaků.

Připomínka:

4. Krajinný ráz

Nesouhlasí s tvrzením (v kap. D.I.9.), že významné krajinné prvky budou ovlivněny jen během výstavby. Pohled na Hořejší rybník bude trvale poškozen dominantním betonovým mostem. Estetická hodnota krajinného prvku bude tedy významně negativně ovlivněna natrvalo. Což je potvrzeno v kapitole D.I.7. kde je vliv na významné krajinné prvky označen jako silný.

Nesouhlasí s tvrzením, že „V pohledu přes Hořejší rybník brání výhledům hustá a mohutná břehová zeleň rybníka.", a dále „Z normálního horizontu (z ulice Nademlejnská nebo z cyklostezky) není NZ vidět.". Není reálné, aby tak vysokou stavbu kryla jakákoli zeleň. To, že stávající trať je kryta z velké části zelení, není důkazem, že nebude vidět NZ, ten bude zásadně vyšší, protože bude křížit stávající trať svrchu.

Předložené vizualizace považují za zavádějící. Nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení. K posouzení skutečné viditelnosti stavby je nezbytné mít k dispozici vizualizace odrážející realitu. 3D vizualizace, která je součástí dokumentace, neilustruje skutečný stav, jelikož nezobrazuje výškové poměry mezi plánovaným mostem, stromy a původní tratí, naopak může být v tom smyslu zkreslující. Za nereálné považujeme především vizualizace pohledů od meandrů Rokytky a z břehu Hořejšího rybníka, které byly poskytnuty objednatelem.

Všechny vizualizace jsou zobrazené v období plného vegetačního růstu. V období bez ozelenění budou náhledy naprosto jiné, vše co dnes na vizualizaci skrývá zeleň, bude vidět a rušit krajinný ráz. Zeleň je ve vizualizaci výrazně naddimenzovaná, takto nevyroste ani za několik let, navíc nyní, po rekultivaci louky, zde žádná vzrostlá zeleň není. Navíc při stavbě takovéhoto kolosu bude zeleň a vlastně úplně všechno v celém záboru staveniště totálně odstraněno – takže tu fakticky zeleň žádná

nebude. Případná nová výsadba doroste výšky, která by kryla železniční přesmyk nejdříve za 15 – 20 let. Požadují vizualizace odpovídající reálnému vzhledu, zobrazující období vegetačního klidu, se zobrazením reálného ozelenění okolí stavby po jejím dokončení. Po doplnění vizualizací požadují nové zhodnocení krajinného rázu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Co se týká tvrzení v kap. D.1.9., že významné krajinné prvky budou ovlivněny jen během výstavby, k tomuto hodnocení měla připomínku i zpracovatelka posudku, ale s tím, že hodnocení na VKP v době provozu je správně uvedeno v kapitole D.I.7. „Vlivy na krajinu", kde je vliv na VKP hodnocen jako silný, jak je i uvedeno v této připomínce.

Uvedená tvrzení jsou uvedena v dokumentaci v příloze H v kapitole 4.6. „Vliv na estetické hodnoty krajiny, na harmonické měřítko a vztahy". Toto tvrzení je dle zpracovatelky posudku pravdivé tvrzení. Z ulice Nademlejnská brání pohledu na stavbu okolní zástavba. Z dostupných pohledů přes Hořejší rybník nebude stavba také vidět. Dále je ale uvedeno hodnocení, kde pohled ze střechy bytového domu v ulici Nademlejnská je již vyhodnocen jako středně silný zásah do estetických hodnot a harmonického měřítka a harmonických vztahů. Pohled z obytného souboru Kejřův park z normálního horizontu chodce a výhled z obtížně přístupného místa na břehu Hořejšího rybníka je vyhodnocen jako silný.

Není zřejmé, na základě čeho se domnívají, že vizualizace neodpovídají reálnému vzhledu.

Vizualizace uvedené v příloze dokumentace „Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz" jsou pořízeny jednak z fotodokumentace pořízené v době, kdy stromy jsou zelené a dále je zákres proveden do 3D modelu Prahy, kde vegetace není vůbec. Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz je v dokumentaci dostatečné. Nižší zastínění v zimním období je logické.

Zeleň ve vizualizaci není naddimenzovaná, jedná se fotodokumentaci. Jen malá část této zeleně bude při výstavbě odstraněna.

Připomínka:

5. Fauna a flóra

Zpracovatelka posudku mimo jiné požaduje: „Zdůvodnit umístění dočasné konstrukce pro instalaci mostního objektu v toku Rokytky a v Hořejším rybníce." Doplnění studie EIA uvádí: „Staveniště ZS2 v oblasti u Hořejšího rybníka slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu na křížení tratí, a proto ho nelze umístit jinam. Z tohoto zařízení staveniště se bude most zasouvat a otáčet do definitivní polohy." Toto doplnění nevysvětluje jasně, proč bude staveniště umístěno v Hořejším rybníce a toku Rokytky, což je kritický bod pro místní faunu. Požadují jasné odůvodnění, proč má být staveniště umístěno do toku Rokytky a do Hořejšího rybníka.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Dočasná konstrukce pro instalaci mostního objektu a zařízení staveniště ZS2 v oblasti u Hořejšího rybníka jsou dvě rozdílné věci. Zařízení staveniště ZS2 nebude umístěno v Hořejším rybníce ani v toku Rokytky, ale v sousedství toku Rokytka mimo břehový porost. ZS 2 slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu a proto ho nelze umístit jinam. Co se týká umístění pilířů pro instalaci mostního objektu, na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. Oznamovatelem bylo umístění podpůrných pilířů upřesněno. Jsou 2 varianty umístění těchto pilířů. První je varianta popsaná v dokumentaci, tj. umístění jednoho pilíře do Rokytky a druhého do Hořejšího rybníka. Nebo je možné umístit pouze 1 pilíř mezi Rokytku a Hořejší rybník (tím by došlo i k zásahu do břehových porostů). V konečném návrhu stanoviska byla přeformulována podmínka na přizpůsobení montáže obloukového mostu (viz výše stanovisko zpracovatelky posudku k vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy).

Připomínka:

6. Přírodní park

Nesouhlasí s navrhovaným záměrem, jelikož je situován do území přírodního parku Smetanka. Citují § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Jelikož navrhovaná stavba poškozuje a ruší stav tohoto území, je v rozporu se zákonem č. 114/1992 Sb.

Studie EIA uvádí nepravdivé informace o územním systému ekologické stability. Je zde řečeno, že „Celý tok potoka Rokytka (LBK 255) je lokálním biokoridorem, který je označen jako nefunkční. Tok je totiž napřímen a zpevněn, břehové porosty jsou sporadické.“ Tento popis neodráží reálný stav, jelikož tok Rokytky byl během revitalizace prováděné hl. městem Prahou před třemi lety přeložen, zmeandrován a břehy zrekultivovány. Hodnocení ekologické stability tohoto území nebylo zjevně aktualizováno a nelze ho tedy považovat za platné. Požadují nové hodnocení místního biokoridoru a nové přehodnocení zásahu do území přírodního parku.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Záměr je sice situován do přírodního parku Smetanka, ale dle § 15 odst. 2 Nařízení o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy, č. 10/2014 Sb. HMP, kterým je v současné době přírodní park Smetanka vyhlášen, na území přírodních parků nelze umisťovat nové stavby s výjimkou mimo jiné staveb pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Dle vyjádření městské části Praha 9 se předmětné pozemky dle platného územního plánu nachází v ploše DZ - tratě a zařízení železniční dopravy a předmětná stavba je územním plánem uvedena jako veřejně prospěšná (pod číslem 8/DZ/9).

Jak již bylo v posudku uvedeno, je pravda, že v kapitole C.II.8. není popsán aktuální stav toku Rokytka, je uvedeno, že zde uvedené informace byly čerpány ze schváleného územního plánu města Praha. Ale v kapitole D.I.10. „Vlivy na územní systém ekologické stability“ jsou již meandry toku zmíněny. Údaje uvedené v kapitole C.II.8. tedy nemají vliv na vyhodnocení vlivu záměru na tento biokoridor. Revitalizace Rokytky je zmíněna i v příloze F. Biologický průzkum.

Připomínka:

7. Ostatní

Zcela nesouhlasí s tvrzením, že nedojde k znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Okolí ulic Mezitraťová a Pod Hloubětínskou zastávkou trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí. Realizace modernizace trati sníží množství zeleně a významně zasáhne do vzhledu celého okolí. Přibudou obrovské betonové podpěry a především dojde k zásadnímu zastínění horizontu, jak z pohledu od Mezitraťové, tak od Hořejšího rybníka. Takový zásah do krajiny rozhodně ovlivní hodnotu zdejších nemovitostí, které jsou cenné právě díky zachovalému přírodnímu rázu, nadto místním obyvatelům nepřinese žádná pozitiva.

Plánovaná stavba zasáhne do provozu cyklostezky do Vysočan, která je hojně využívána k rekreaci a byla za cca šest let svého fungování opakovaně uzavírána z důvodu stavebních činností v okolí. Jak se plánovaná stavba má dotknout této trasy, jak by byl její provoz omezen? Požadují vyjádření, jak plánovaná stavba ovlivní stávající cyklostezku A43 (Hrdlořezy-Vysočany).

Stanovisko zpracovatelky posudku:

Není důvod, aby realizací záměru došlo ke znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Nejedná se o výstavbu železnice v dosud nenarušeném území, ale o přidání další trasy k již existujícím v místech, kde dochází k prolínání silně urbanizovaného území (s průmyslovými i obytnými plochami) a přírodního parku. Dle provedeného vyhodnocení vlivů na krajinný ráz dojde zásadnímu zastínění horizontu pouze v přímém pohledu od Hořejšího rybníka z obtížně přístupných břehů, kdy výhled umožňuje vnímání stavby z bezprostřední vzdálenosti. Tento vliv je vyhodnocen jako silný.

Dle údajů v dokumentaci bude provoz na cyklostezce dle možností a postupu výstavby zachován v omezené míře za zvýšených bezpečnostních opatření. V době manipulací s ocelovými konstrukcemi bude cyklostezka uzavřena. Podrobně bude specifikováno v dalších projektových stupních.

Ing. Luboš Rybníček

vyjádření ze dne 22. 10. 2017

Podstata vyjádření:

Vyjadřuje svůj nesouhlas s projektem s tím, že tento projekt významně zhorší životní prostředí v oblasti. Výrazně se zvýší hlučnost a prašnost. Stavební práce enormně zatíží celé okolí. Razantně se zhorší estetická stránka okolí jejich domovů. Rád by poukázal hlavně na provádění hlukové studie v části Hrdlořez. Při diskusi s pracovníky měřící firmy bylo zmíněno, že ani oni se nemyslí, že provedené měření hlučnosti způsobem, který je ve studii použit je ideální a že bude odpovídat

následnému zvýšení hlučnosti při případném budoucím provozu na novém drážním tělese. Dále jim bylo doporučeno, aby si pro udržení stávajícího stavu hlučnosti vyměnili současná okna za vícekomorová, což samo o sobě svědčí o tom, že k výraznému navýšení hlučnosti dojde. Žádá o nové zpracování studie hlučnosti, která bude lépe reflektovat budoucí navýšení dopravní kapacity a bude relevantním odkladem pro (ne)vydání souhlasu.

Stanovisko zpracovatelky posudku:

V období výstavby se opravdu zvýší hlučnost a prašnost, ale při dodržení postupu uvedeného v dokumentaci (např. omezení pracovní doby a provádění hlučných prací, skrápění) nebudou překročeny platné právní předpisy. Při provozu záměru by při realizaci protihlukových opatření mělo dojít ke snížení hlukové zátěže v území. Není proto nutné realizovat protihluková opatření formou výměny oken.

Provedené měření hlučnosti neslouží k určení hlukové zátěže po realizaci záměru. Toto měření slouží pro ověření výpočtového modelu - viz kapitola 5.2 Akustického posouzení. Aktualizace hlukové studie bude provedena pro územní řízení. Také vzhledem k připomínce vznesené na veřejném projednání je do návrhu stanoviska přidáno opatření ***zahrnout v aktualizované akustické studii pro územní řízení do této studie další měřící a výpočtový bod - jeden z objektů mezi ulicí Pod Hloubětínskou zastávkou a ulicí Nad Potokem (měření u jižní fasády tohoto objektu).***

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku při vypořádání jednotlivých připomínek k posudku.

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 ve znění účinném od 1. 11. 2017.

Proces EIA byl veden podle zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017. V souladu s čl. II bodu 1 zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, byl proces EIA rovněž i dokončen podle zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, neboť lhůta pro vrácení dokumentace uplynula dne 16. 1. 2017 (dokumentace byla vrácena 11. 1. 2017 – viz výše). Výjimkou je určení doby platnosti tohoto stanoviska, pro kterou citované přechodné ustanovení stanoví, že se určí podle zákona ve znění účinném od 1. 11. 2017.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 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 by bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I

Hlavní město Praha, městskou část Praha 9 a městskou část Praha 10 (jako dotčené územní samosprávné celky) žádáme ve smyslu § 16 odst. 3 zákona o zveřejnění závazného stanoviska na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 4 zákona nejméně 15 dnů. **Zároveň žádáme dotčené územní samosprávné celky v souladu s § 16 odst. 4 zákona o vyrozumění (*ivana.hruskova@mzp.cz*) o dni vyvěšení závazného stanoviska na úřední desce v nejkratším možném termínu.**

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (http://www.cenia.cz) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (http://www.mzp.cz), kód záměru OV1152.

Současně s tímto závazným stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č. j. MZP/2018/500/591 ze dne 23. 11. 2017.

Rozdělovník k č. j. MZP/2018/500/592

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha
radní RNDr. Jana Plamínková
Mariánské náměstí 2
110 00 Praha 1

Městská část Praha 9
starosta
Sokolovská 14/324
180 49 Praha 9

Městská část Praha 10
starosta
Vršovická 1429/68
101 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy
odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy
odbor dopravních agend
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Hygienická stanice hl. m. Prahy
Rytířská 12
110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40
160 00 Praha 6

Povodí Vltavy, státní podnik
závod Dolní Vltava
Grafická 36
150 21 Praha 5

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice

Zpracovatel posudku:

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

Na vědomí:

Úřad městské části Praha 9, odbor výstavby a územního rozvoje, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9

IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7

Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Hrdlořezská zvonička o.s., Hrdlořezská 357/16, 190 00 Praha 9

Společenství vlastníků Nademlejnská 1086, 1087 a 1088, Praha 9, Kejřův park 2, 198 00 Praha 9

Společenství vlastníků Nademlejnská 1063-1069, Nademlejnská 1064/4, 198 00 Praha 9

Odbory MŽP: *zasláno IS pod č. j.: ENV/2018/VS/7088*

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany vod
odbor odpadů
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence