

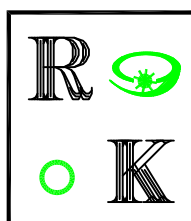
POSUDEK

DOKUMENTACE O POSOUZENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

AKCE

OPTIMALIZACE TRATI ČERNOŠICE (VČETNĚ)

ODB. BEROUNKA (MIMO)



ING. RICHARD KUK
PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ

duben 2022

POSUDEK

**ZPRACOVANÝ PODLE § 9 ZÁKONA Č. 100/2001
SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ**

NA ZÁMĚR

OPTIMALIZACE TRATI ČERNOŠICE (VČETNĚ)

- ODB. BEROUNKA (MIMO)

Obsah:

I. Základní údaje	7
I.1 Název záměru	7
I.2 Kapacita záměru	7
I.3 Umístění záměru.....	7
I.4 Obchodní firma oznamovatele.....	7
I.5 IČ oznamovatele.....	7
I.6 Sídlo oznamovatele	7
I.7 Zástupce oznamovatele	8
II. Posouzení dokumentace	8
II.1 Úplnost Dokumentace.....	8
II.2 Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení, mapová dokumentace.....	8
II.2.1 „Úvod“	9
II.2.2 „B. Údaje o záměru“	9
II.2.2.1 „B.I. Základní údaje“	9
II.2.2.1.1 „B.I.2. Kapacita záměru“.....	9
II.2.2.1.2 „B. I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)“	9
II.2.2.1.3 „B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“	9
II.2.2.1.4 „B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí“.....	9
II.2.2.1.5 „B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry“	10
II.2.2.1.6 „B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat“	10
II.2.2.2 „B.II. Údaje o vstupech“	10
II.2.2.2.1 „B.II.1. Půda“	10
II.2.2.2.2 „B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje“	11
II.2.2.2.3 „B. II. 4. Energetické zdroje“	11
II.2.2.2.4 „B. II. 5. Biologická rozmanitost“	11
II.2.2.2.5 „B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“.....	11
II.2.2.3 „B.III. Údaje o výstupech“	12
II.2.2.3.1 „B. III. 1. 1. Znečištění ovzduší“	12
II.2.2.3.2 „B. III. 1. 2. Znečištění vody“	12
II.2.2.3.3 „B. III. 1. 3. Znečištění půdy a půdního podloží“.....	12
II.2.2.3.4 „B. III. 2. Odpadní vody“	13
II.2.2.3.5 „B. III. 4. Ostatní emise a rezidua“	14
II.2.3 „C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“	15
II.2.3.1 „C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území“	15
II.2.3.1.1 „C. I. 1. Struktura a ráz krajiny“	15
II.2.3.1.2 „C. I. 3. Významné krajinné prvky“	15
II.2.3.1.3 „C. I. 4. Územní systém ekologické stability“	16
II.2.3.1.4 „C. I. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy“	16
II.2.3.1.5 „C. I. 6. Přírodní parky“	16
II.2.3.1.6 „C. I. 7. NATURA 2000“	16
II.2.3.1.7 „C. I. 8. Zvláště chráněné druhy“	17
II.2.3.1.8 „C. I. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu“	17
II.2.3.1.9 „C. I. 11. Území hustě zalidněná, obyvatelstvo“	17
II.2.3.1.10 „C. I. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území“	18
II.2.3.1.11 „C. I. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení“	18
II.2.3.2 „C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny“	18
II.2.3.2.1 „C. II. 1. Ovzduší“	18
II.2.3.2.2 „C.II.2. Voda“.....	19
II.2.3.2.3 „C. II. 3. Půda“	19
II.2.3.2.4 „C. II. 4. Biologická rozmanitost“	19

II.2.3.2.5 „C. II. 5. Klima“	21
II.2.3.2.6 „C. II. 6. Počáteční akustická situace a vibrace“	21
II.2.3.2.7 „C. II. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví“	22
II.2.3.2.8 „C. II. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek“	22
II.2.3.3 „C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit“	23
II.2.4 „D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“	26
II.2.4.1 „D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti, předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí“	26
II.2.4.1.1 „D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví“	26
II.2.4.1.2 „D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima“	28
II.2.4.1.3 „D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)“	34
II.2.4.1.4 „D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody“	39
II.2.4.1.5 „D.I.5. Vlivy na půdu“	42
II.2.4.1.6 „D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje“	43
II.2.4.1.7 „D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost“	44
II.2.4.1.8 „D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce“	49
II.2.4.1.9 „D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů“	51
II.2.4.2 „D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“	52
II.2.4.3 „D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů“	54
II.2.4.4 „D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně“	54
II.2.4.5 „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“	55
II.2.4.6 „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích“	55
II.2.5 „E. Porovnání variant řešení záměru“	56
II.2.6 „F. Závěr“	56
II.2.7 „G. Všeobecné shrnutí netechnického charakteru“	57
II.2.8 „H. Přílohy“	57
II.3 Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí	59
II.4 Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice	59
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí	60
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a k jejich monitorování	61
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci	61
V.1 Vyjádření	61

V.1.1	Dotčené územní samosprávné celky	61
V.1.2	Dotčené orgány	62
V.1.1	Spolky	62
V.1.2	Zástupci veřejnosti	62
V.2	Vypořádání jednotlivých připomínek	62
V.2.1	Město Černošice 25.11.2021	63
V.2.2	Hlavní město Praha 26.11.2021	66
V.2.3	Městský úřad Černošice - odbor životního prostředí 11.11.2021	70
V.2.4	Hygienická stanice hl. m. Prahy 15.11.2021	71
V.2.5	Magistrát hl. m. Prahy - odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na ŽP 15.11.2021	71
V.2.6	KUSK OŽPaZ 16.11.2021	72
V.2.7	ČIŽP 22.12.2021	74
V.2.8	Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze 25.11.2021	74
V.2.9	Rada Středočeského kraje 26.11.2021	74
V.2.10	Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s. 24.11.2021	75
V.2.11	Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích 25.11.2021	79
V.2.12	J.B. 23.11.2021	89
V.2.13	M.Z. 23.11.2021	91
V.2.14	J.O.V.L. 23.11.2021	94
V.2.15	M.P. 23.11.2021	96
V.2.16	P.P. 24.11.2021	98
V.2.17	M.H. 25.11.2021	100
V.2.18	J.D. 25.11.2021	102
V.2.19	D.T. 26.11.2021	104
V.2.20	T.F. 26.11.2021	106
VI.	Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví	109
VII.	Návrh stanoviska	111
VII.I	Povinné údaje	111
VII.1.1	Název záměru	111
VII.1.2	Kapacita záměru	111
VII.1.3	Zařazení záměru dle přílohy č.1	112
VII.1.4	Umístění záměru	112
VII.1.5	Obchodní firma oznamovatele	112
VII.1.6	IČ oznamovatele	112
VII.1.7	Sídlo oznamovatele	112
VII.1.8	Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví	113
VII.1.8.1	Podmínky pro fázi přípravy záměru	113
VII.1.8.2	Podmínky pro fázi výstavby záměru	114
VII.1.8.3	Podmínky pro fázi provozu záměru	114
VII.1.8.4	Podmínky po ukončení provozu záměru	114
VII.1.9	Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí	114
VII.II	Odůvodnění	115
VII.2.1	Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek	115
VII.2.1.1	Podmínky pro fázi přípravy záměrů	119
VII.2.1.2	Podmínky pro fázi výstavby záměru	120
VII.2.1.1	Podmínky pro fázi provozu záměru	121
VII.2.1.2	Podmínky pro monitorování	121
VII.2.2	Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti	122
VII.2.2.1	Vlivy na obyvatelstvo	122
VII.2.2.2	Vlivy na ovzduší a klima	123
VII.2.2.3	Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky	125
VII.2.2.4	Vlivy na povrchové a podzemní vody	128
VII.2.2.5	Vlivy na půdu	129

VII.2.2.6 Vlivy na přírodní zdroje	130
VII.2.2.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a zvláště chráněná území	130
VII.2.2.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.....	132
VII.2.2.9 Vlivy na hmotný majetek	134
VII.2.2.10 Vlivy na kulturní památky	135
VII.2.2.11 Vlivy na archeologická naleziště	135
VII.2.2.12 Přeshraniční vlivy	135
VII.2.2.13 Jiné vlivy – možnost kumulace	136
VII.2.2.14 Závěr	136
VII.2.3 Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí.....	137
VII.2.4 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	138
VII.2.5 Vypořádání vyjádření k dokumentaci.....	138
VII.2.5.1 Dotčené územní samosprávné celky.....	139
VII.2.5.2 Dotčené orgány	139
VII.2.5.3 Spolky	139
VII.2.5.4 Zástupci veřejnosti	139
VII.2.6 Okruh dotčených územních samosprávných celků.....	140
VIII. Prohlášení	141
IX. Přílohy	2
IX.1 Podélný profil přeložky silnice II/115	2
IX.2 Koncepční schéma vedení přeložky II/115 v galerii.....	3
IX.3 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z kumulace provozu pozemní (silniční, železniční) dopravy.....	4
IX.4 Kopie vybraných tabulek intenzit dopravy na komunikacích.....	10

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1 Název záměru

Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)

I.2 Kapacita záměru

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovněvý přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovněvý přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

I.3 Umístění záměru

Kraj: Hl. m. Praha, Středočeský kraj

Město/obec: Praha – městská část Praha 16, Černošice

Katastrální území: Radotín, Černošice

I.4 Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

I.5 IČ oznamovatele

70994234

I.6 Sídlo oznamovatele

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 – Nové Město

I.7 Zástupce oznamovatele

Mgr. Kristýna Zýková

Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ

Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

+420 608 660 647

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1 Úplnost Dokumentace

Dokumentace obsahuje členění základních kapitol plně v souladu s požadavky přílohy č.4 zákona. Před požadovanou první kapitolou byla kromě jiného vložena kapitola Úvod. Zařazení této kapitoly považují za vhodné.

Dokumentace obsahuje v samostatných přílohách celkem 12 samostatných příloh. Povinné přílohy – Vyjádření příslušného úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace a územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů jsou doloženy v potřebném požadovaném rozsahu.

Rozsah samostatných příloh lze označit vzhledem k charakteru hodnoceného záměru za vhodně zvolený a je tedy vyhovující pro potřeby tohoto procesu EIA.

K lepší a rychlejší orientaci v textu dokumentace by přispělo, kdyby do obsahu byly uvedeny i jednotlivé podkapitoly, např. u kap. B.III.4.

Další dále uvedené připomínky jsou spíše formálního rázu a nemají zásadní význam pro závěry dokumentace.

V souhrnu konstatuji, že Dokumentace je zpracovaná v souladu s požadavky přílohy č.4 zák.100/2001 Sb. v platném znění a byla zpracována v potřebném rozsahu pro hodnocení vlivu záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na životní prostředí.

II.2 Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení, mapová dokumentace

V následujícím textu jsou podrobně komentovány jen ty části, ke kterým byly ze strany zpracovatele posudku připomínky, nebo které jsou významné pro posouzení záměru a stanovení podmínek stanoviska. V jednotlivých kapitolách je převážně v první části souhrnný popis obsahu kapitoly v Dokumentaci a následně samostatně kurzívou komentář zpracovatele posudku, který je dle potřeby uveden pod jednotlivými kapitolami, popř. ucelenými bloky kapitol.

II.2.1 „Úvod“

V této kapitole je uvedena stručný popis záměru. V části shrnutí dosavadního procesu EIA je uveden i komentář zpracování požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení. Dále jsou uvedeny v části Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení informace o způsobu zpracování jednotlivých připomínek při zpracování Dokumentace.

Posouzení zpracovatele posudku

Zařazení této kapitoly považují za vhodné, i když zákon EIA její zařazení přímo nevyžaduje.

Způsob zpracování Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení odpovídá požadavku uvedeném v Závěru zjišťovacího řízení. Ze zpracovaných reakcí na požadavky uvedené v závěru zjišťovacího řízení a vypořádání připomínek je kromě jiného zřejmé, jakým způsobem zpracovali zpracovatelé Dokumentace připomínky do Dokumentace a současně ze způsobu zpracování plyne, které připomínky považují za relevantní. Toto vypořádání bylo ze strany zpracovatele posudku prověřeno a zohledněno při zpracování posudku a návrhu stanoviska.

II.2.2 „B. Údaje o záměru“

II.2.2.1 „B.I. Základní údaje“

II.2.2.1.1 „B.I.2. Kapacita záměru“

V kapacitě záměru jsou uvedeny hlavní parametry záměru včetně podrobnějších informací o vybraných technických řešeních, informace o rozsahu přeložek komunikace II/115, tabulka základních kapacit řešené železniční trati v úseku Praha-Radotín – Odb. Berounka včetně informací o traťových rychlost v navrhovaném stavu v úseku Praha-Radotín – Odb. Berounka.

II.2.2.1.2 „B. I. 3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)“

V kapitole jsou kromě základních požadovaných údajů uvedeny i informace o vztahu stavby k územně plánovacím dokumentacím pro obě části stavby – na území k. ú. Radotín i na území k. ú. Černošice.

II.2.2.1.3 „B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“

Charakter záměru je popsán v potřebném rozsahu. V části kumulace s jinými záměry je správně provedeno posouzení pro období výstavby a následně pro období provozu.

II.2.2.1.4 „B.I.5. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí“

V textu jsou i informace o vazbách na celoevropskou železniční síť a odůvodnění potřeby rekonstrukce stávající železnice.

Vlastní záměr optimalizace železniční tratě je v Dokumentaci předložen v jedné variantě. Dále je podrobný popis prověřovaných 3 variant řešení přeložky silnice II/115 v Černošicích. Na základě výsledků jednotlivých jednání se zástupci Správy železnic, státní organizace a města Černošice byla doporučena k

dalšímu sledování varianta 1 přeložky silnice II/115, která je součástí záměru v předložené dokumentaci EIA.

II.2.2.1.5 „B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry“

V kapitole jsou zpracovatelem podrobně popsány navržené stavební úpravy na železniční trati a dále jednotlivé stavební objekty, které mohou mít přímý vztah k problematice životního prostředí. Dále je popis technického řešení staveb se stručným popisem vybraných stavebních objektů. Dále jsou popsána i protihluková opatření včetně individuálních protihlukových opatření na 19-ti objektech.

V popisu demolic je výčet bouraných objektů včetně rodinných domů.

V zásadách organizace výstavby jsou uvedeny fáze výstavby, informace o zařízeních stavenišť, nasazení a četnosti stavebních mechanismů, informace o provozu recyklační základny pro znovuvyužití štěrkového materiálu aj.

Na konci kapitoly jsou uvedeny podrobné požadavky na opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou či budou zapracovány do projektu stavby.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů.

II.2.2.1.6 „B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9 odst. 3 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat“

V kapitole jsou uvedena 3 navazující řízení dle zákony č. 100/2001 Sb. a pak další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru, které nejsou rozhodnutím podle § 9a zákona.

Posouzení zpracovatele posudku

Informace o vztahu záměru k územně plánovacím dokumentacím v kap. B.I.3. lze umístit i do přílohy H k vyjádřením příslušných úřadů územního plánování, ale jejich komentář v této kapitole lze považovat za vhodný.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou či budou zapracovány do projektu stavby byla využita i při stanovování podmínek v návrhu stanoviska.

Uvedení rozhodnutí, která nejsou navazujícím řízením dle procesu EIA zde není vyžadováno, ale nepovažují jejich uvedení za zbytečné.

K obsahovému způsobu zpracování kapitoly B.I. nemám další připomínky. Kapitole je zpracována ve vyhovujícím rozsahu pro tento proces EIA.

II.2.2.2 „B.II. Údaje o vstupech“

II.2.2.2.1 „B.II.1. Půda“

Jedná se o liniovou železniční stavbu, která se nachází v převážné části na stávajícím drážním tělese. Stavba tak bude realizována převážně na drážních pozemcích Správy železnic, státní organizace a

ČD a.s. Výraznější zásah do pozemků mimo drážní pozemek je především v místě dvou lokálních přeložek silnice II/115 v Černošicích a v Radotíně. Jsou přiloženy tabulky trvalých i dočasných záborů nad 1 rok vyvolané přeložkami silnice II/115 jak v Radotíně tak v Černošicích. Dále je uveden odkaz na další zábory uvedené v samostatné příloze č.12.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře cca 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Je uvedeno i rozdělení záborů ZPF podle třídy ochrany půd, ze kterého je patrné, že dojde i k záborům I. a II. Třídy ochrany ZPF.

Navrhovaným záměrem dojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkcí lesa a k trvalému záboru lesních pozemků v ploše celkem 402 m². Trvalý zábor lesních pozemků bude proveden na pozemcích parc. č. 4180/8 a 4180/9 v k. ú. Černošice, které jsou ve vlastnictví ČR, resp. Správy železnic, státní organizace

II.2.2.2 „B. II. 3. Ostatní přírodní zdroje“

Nároky na surovinové zdroje -

V kapitole jsou uvedeny bilance šterku a nakládání s ním. Šterk v množství 80 500 t ze šterkového lože bude recyklován. Předpokládá se, že 70 % (56 350 t) recyklovaného materiálu bude vráceno zpět na stavbu. Zbývajících 30 % (24 150 t) bude uloženo do lomu Kosov.

II.2.2.2.3 „B. II. 4. Energetické zdroje“

Ve fázi výstavby lze očekávat významnější spotřebu elektrické energie na staveništi DD1 – skladovací plocha (30 kVA) a na staveništi DD2 – montážní základna (60 kVA). Staveniště budou připojena ke stávajícímu zdroji přípojky. Na ostatních staveništních plochách nebude odběr elektrické energie významný.

Napájení veškerých odběrných bodů při provozu v řešeném úseku bude z nové lokální distribuční sítě železnic 22kV (LDSŽ 22kV). LDSŽ 22kV bude napájena dočasně jediným napájecím bodem, který je navržen do TNS Karlštejn. Na LDSŽ 22kV budou ve stavbou řešeném úseku připojeny jednotlivé napájecí body, tj. nové staniční TS 22/0,4kV (STS – celkem 1 ks) a nové traťové TS 22/0,4kV (celkem 1 ks). Záložními zdroji pro technologie vyžadující 1. stupeň napájení budou přípojky z distribuční sítě ČEZu Distribuce a.s. V důsledku tohoto řešení budou vybrané stávající přípojky NN z distribuční sítě 0,4kV ČEZu Distribuce a.s. upraveny (1 ks přípojky), zrušeny (2 ks přípojky), nebo budou vybudovány přípojky nové (1 ks přípojky).

II.2.2.2.4 „B. II. 5. Biologická rozmanitost“

Souhrnný popis potenciálů biologické rozmanitosti je v závěru zhodnocen následovně - Řešený traťový úsek v ploše záboru půd není s výjimkou PR Staňkovka biotopově druhově ani krajinářsky příliš cenný. Vzhledem k tomu, že železniční trať územím již v současnosti prochází, dojde realizací navrhovaného záměru k záboru biotopů, který v daném případě nepřestavuje negativní vliv na biologickou rozmanitost.

II.2.2.2.5 „B. II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“

V kapitole jsou uvedeny informace o stávající a výhledové železniční dopravě a o stávající silniční dopravě a změnách v ní vyvolaných přeložkami komunikace II/115. Intenzity železniční dopravy jsou

prezentována pro stávající stav (bez vlivu nestandardních stavů v období ovlivněných pandemií covid-19), pro rok 2000. Výhledové stavy jsou pro rok 2026 a 2040.

Dále jsou podrobně prezentovány varianty dopravy při realizaci záměru. Pro hodnocení stávajících dopravních intenzit bylo vycházeno z výsledků celostátního sčítání dopravy z roku 2016. Na základě zkalibrovaného dopravního modelu byl vytvořen dopravní model pro stávající stav roku 2020. Výhledové stavy jsou opět pro rok 2026 a 2040.

Posouzení zpracovatele posudku k kap. B.II.

Některé grafické přílohy neměli dobrou čitelnost všech údajů, proto jsem si je nechal od Oznamovatele doložit a vybrané kartogramy jsou uvedeny v příloze posudku. Zpracování zbývajících částí B.II. bylo provedeno v potřebném rozsahu pro potřeby tohoto procesu EIA.

II.2.2.3 „B.III. Údaje o výstupech“

II.2.2.3.1 „B. III. 1. 1. Znečištění ovzduší“

V kapitole jsou uvedeny emise do ovzduší jak pro období výstavby včetně emisí recyklační linky, tak provozu záměru. Emise pro období provozu jsou spočteny jak z provozu železniční dopravy, tak i z vlivů navržených přeložek komunikace II/115 v Radotíně i v Černošicích.

II.2.2.3.2 „B. III. 1. 2. Znečištění vody“

V této kapitole jen informace o standardních možných způsobech znečištění vody u tohoto druhu záměrů. Vzhledem k charakteru stavby a blízkosti vodních toků, přítomnosti ochranných pásem vodních zdrojů bude pro období výstavby vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“).

Vzhledem k tomu, že je navrhovaný záměr umístěn v záplavovém území bude pro stavební objekty ohrožené povodní v dalším stupni projektové dokumentace vypracován povodňový plán stavby.

II.2.2.3.3 „B. III. 1. 3. Znečištění půdy a půdního podloží“

V kapitole jsou uvedeny informace o možných způsobech znečištění půdy – v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek) a při provozu jak na železnici, tak i na silnici.

V rámci optimalizace stávající trati bude nakládáno se štěrkovým ložem. Při návrhu nakládání s vytěženým štěrkovým ložem bylo vycházeno z průzkumu Kontaminace štěrkového lože z roku 2012 (včetně odborného stanoviska pověřené osoby k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů zpracovaného Ing. Milošem Štolbou), ze kterého vyplývá přímé využití štěrkového lože v převážné části úseku jako nemožné, a proto byla navržena recyklační linka, která umožní po úpravě další využití stávajících štěrkových materiálů při realizaci záměru.

Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově nepředvídatelný stav. Při haváriích s únikem nebezpečných látek je třeba co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a pomocí sorpčních materiálů, příp. mechanických zábran zabránit dalšímu šíření. Při likvidaci důsledků havárie je nezbytné postupovat podle platné legislativy.

Potenciálním zdrojem znečištění půd v případě železniční dopravy mohou být např. dopravní, napájecí a spínací stanice, místa mytí vozů, tankovací stanice, kdy může být prostředí kontaminováno zejména ropnými látkami (nepolárními extrahovatelnými látkami NEL) či polyaromatickými uhlovodíky (PAH). S oblastí znečišťování půd souviselo, stejně jako v případě znečištění vodního prostředí, v minulosti ošetřování výhybek. V současnosti se již pro údržbu výhybek standardně využívají ekologická maziva.

II.2.2.3.4 „B. III. 2. Odpadní vody“

Posouzeno je období výstavby i provozu záměru, včetně komentáře zásahu do podzemních vod při realizaci podchodu a technologických vod.

Během provozu záměru se předpokládá vznik splaškových odpadních vod pouze v rámci zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy, které budou v souvislosti s realizací záměru upravovány. Splaškové vody z provozu WC v zastávkách budou svedeny do splaškové kanalizace. Samotný záměr nepředstavuje navýšení produkce splaškových vod oproti stávajícímu stavu. Žádné další splaškové vody vlivem provozu záměru vzniknout nebudou.

Odvodnění zemní pláň je v celém úseku navrženo převážně trativody, v zářezech skalních svahů rigoly UCH1 s vyústěním do stávajících propustků nebo stávajících vodních toků nebo dále volně na terén na drážních pozemcích, u objektů stávajících mostů do nových příčných svodů s vyústěním na násypový svah s výtokovým objektem.

Odvodnění povrchu pozemních komunikací je navrženo podélným a příčným sklonem do okolního terénu a pláň vozovky do podélných trativodů, resp. do svahů násypového tělesa.

Odvodnění zbývajících stavebních objektů je vyústěno do stávající dešťové kanalizace či konečného recipientu Švarcara.

V rámci stavebních objektů SO 04-38-54.1 Praha Radotín – Odb. Berounka, železniční most – ev. km 14,199 (podchod pro cestující) a SO 04-38-56.1 Praha Radotín – Odb. Berounka, železniční most – ev. km 15,783 (podchod pro cestující) budou z obou stran podchodů umístěny betonové retenční nádrže, protože se z důvodu chybějícího zastřešení očekává velké množství přívalových dešťových vod. Na každé straně podchodu bude umístěna vždy jedna retenční nádrž. Dohromady u obou výše uvedených stavebních objektů budou osazeny čtyři retenční nádrže. Objem každé retenční nádrže bude 16 m³.

Cílem návrhu odvodnění trati je minimalizovat vliv trati na své okolí, tj. co nejméně narušit stávající odtokové poměry. Cílem těchto opatření je dešťové vody vsakovat v místě dopadu, případně pomocí drážních příkopů nebo trativodů je svést mimo oblasti intravilánu, aby nedocházelo k ohrožení majetku. Pokud už bylo přistoupeno k napojení vod do kanalizace, bylo toto řešení předběžně projednáno s jejím vlastníkem (obec).

V závěru jsou uvedeny hydrotechnické výpočty kapacity propustků. Všechny propustky vyhovují. Při Q₁₀₀ bude vzduť hladina před propustky. Návrh otvoru mostního objektu přes Švarcavu 2,84 x 3,0 m vyhoví na Q₁₀₀. Vzduť hloubka hladiny před mostem bude 2,53 m.

II.2.2.3.5 „B. III. 4. Ostatní emise a rezidua“

II.2.2.3.5.1 „B. III. 4. 1. Hluk“

Pro vyhodnocení zdrojů hluku bylo zpracováno Akustické posouzení, které tvoří samostatnou přílohu č. 2 předkládané dokumentace EIA.

Zdroji hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby záměru. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Provoz na železnici je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován železniční dopravou.

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích.

Intenzity dopravy na komunikační a železniční síti pro výhledové stavy 2026 a 2040 bez záměru i se záměrem jsou uvedeny v příloze č. 1 této dokumentace EIA či v kap. B. II. 6.

II.2.2.3.5.2 „B. III. 4. 2 Vibrace“

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem ke vzdálenosti zdrojů od nejbližší zástavby se přenos vibrací do chráněné zástavby nepředpokládá.

Na základě provedených měření u stávající trati z roku 2011, 2016 (REVITA Engineering) a 2020 (EKOLA group, spol. s r.o. – protokol z měření č. 2009053V06 je součástí přílohy č. 5 předkládané dokumentace EIA) lze konstatovat, že hygienické limity vibrací dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v měřicích bodech splněny. Vzhledem k tomu, že předmětem záměru je optimalizace stávající trati, tedy zlepšení technických podmínek provozované trati, předpokládá se, že v těchto místech budou hygienické limity i nadále plněny.

II.2.2.3.5.3 „B. III. 4. 6 Světelné znečištění“

Samotné železniční těleso je již v současnosti osvětleno. Osvětlení venkovních drážních prostor je v řešeném úseku řešeno výbojkovými svítidly, která jsou umístěna na osvětlovacích stožárech konstrukční výšky do 4–5 m. Podchody jsou osvětleny zářivkovými svítidly. Osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým čidlem nebo časovým spínačem.

V rámci navrhovaného záměru bude osazeno nové venkovní osvětlení drážního tělesa, nástupišť a podchodů, stávající osvětlení bude demontováno. Nově osazené osvětlení bude řešeno svítidly se zdroji LED. Na nástupištích a na přístupových plochách budou svítidla umístěna na sklopné ocelové stožáry výšky 5–6 m, v kolejisti na sklopných stožárech výšky 8–10 m. V podchodech budou umístěna svítidla se zdroji LED v technickém provedení, které budou odpovídat požadavkům Správy železnic, státní organizace. Ovládání nového venkovního osvětlení bude v řešeném úseku prováděno automaticky (soumrakové čidlo a časový okruh).

Navrhovaný záměr také osazuje úplně nové osvětlení u 5 objektů – osvětlení přeložky komunikace II/115 v Černošicích, u několika chodníků a nového podchodu.

Posouzení zpracovatele posudku kap. B.III.

V kapitole B.III. by měly být přednostně uváděny informace o velikosti emisí, které následně budou použity při hodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Tyto informace jsou velmi detailně uvedeny v případě emisí do ovzduší, ale u ostatních kapitol prakticky chybí, přičemž zejména u kapitoly o hluku by umožnily lépe se orientovat v přímých vlivech záměru na akustickou situaci v území.

Je pravděpodobné, že ve výhledu zejména vlivem předpokládanému zvýšeného využívání železniční dopravy dojde na upravovaných zastávkách ke zvýšení produkce splaškových vod, ale lze souhlasit se zpracovatelem dokumentace, že toto nebude důsledkem hodnoceného záměru, případně bude vliv záměru z pohledu změny produkce splaškových vod zcela zanedbatelný.

Uvedené hydrotechnické výpočty propustků včetně jejich posouzení patří spíše do kapitoly B.I.6.

Komentované chybějící informace jsou v přílohách dokumentace a případně v dalších kapitolách dokumentace uvedeny, jde proto zejména o formální připomínku.

K ostatním částem kapitoly B.III. nemám připomínky, jsou zpracovány v potřebném rozsahu pro tento proces EIA.

II.2.3 „C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“

II.2.3.1 „C. I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území“

II.2.3.1.1 „C. I. 1. Struktura a ráz krajiny“

Předmětný záměr se z velké části nachází v geomorfologickém celku Hořovická pahorkatina (podcelek Hořovická brázda, okrsek Řevnická brázda) a z menší části pak zasahuje do geomorfologického celku Pražská plošina (podcelek Říčanská plošina, okrsek Třebotovská plošina).

Na území Středočeského kraje, byly vymezeny oblasti krajinného rázu, a dále i dílčí místa krajinného rázu. Předmětný záměr dle tohoto vyhodnocení zasahuje do jedné oblasti krajinného rázu, a to konkrétně do oblasti krajinného rázu Hořovicko (ObKR č. 8). Jedná se o krajinu kulturní s krajinářskou hodnotou průměrnou (B0). Dále jsou popsány charakteristiky této oblasti, její prostorové vymezení, přírodní charakteristiky, kulturní a historické charakteristiky, vizuální charakteristiky interiéru a exteriéru oblasti a Opatření a ochranné podmínky.

Na území hlavního města Prahy, jsou oblasti a místa krajinného rázu vymezeny v rámci Územně analytických podkladů. Předmětný záměr se dle tohoto podkladu nachází v oblasti krajinného rázu Radotínské údolí Berounky. A dále se nachází v místě krajinného rázu s krajinářskou hodnotou významnou. Dále jsou opět popsány významné charakteristiky této oblasti.

II.2.3.1.2 „C. I. 3. Významné krajinné prvky“

V zájmovém území posuzovaného záměru se nenachází registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází významné krajinné prvky daný § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se především

o lesní porosty a vodoteč Švarcava s drobnou údolní nivou, kterou v km 14,143 přechází stávající železniční most a která se následně vlévá do toku Berounky s údolní nivou a doprovodnou zelení.

II.2.3.1.3 „C. I. 4. Územní systém ekologické stability“

Zájmové území se nachází v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru Karlštejn, Koda – K59. Na území hlavního města Prahy v k. ú. Radotín tvoří železniční trať přirozenou jižní hranici regionálního biocentra RBC 140 Velký háj R1/23. Do vlastního regionálního biocentra nebude navrhovaným záměrem zasahováno.

Na území města Černošice kříží navrhovaný záměr dva navrhované lokální biokoridory. Navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK 66 v žkm 12,7 (za Černošicemi) a navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK v žkm 11,8 (za Radotínem), které jsou oba v územním plánu města Černošice značeny jako plocha ÚS-6. Navrhované lokální biokoridory jsou stanovené za účelem umožnit přirozenou migraci všech živočichů, kteří se v daném území přirozeně vyskytují, mezi jednotlivými biocentry.

II.2.3.1.4 „C. I. 5. Zvláště chráněná území, památné stromy“

Navrhovaný záměr v km 11,7–13,5 vede po hranici s chráněnou krajinnou oblastí Český kras, do CHKO však přímo nezasahuje. Z hlediska zonace velkoplošného zvláště chráněného území navrhovaný záměr hraničí s I. a II. zónou CHKO. Na přiložených obrázcích je názorně prokázáno, že záměru do CHKO nezasahuje.

Z maloplošných zvláště chráněných území se v těsné blízkosti trati nachází jediný prvek, trať v km 11,8 – 12,70 hraničí s přírodní rezervací Staňkovka. V tomto úseku prochází železniční trať ochranným pásmem této přírodní rezervace.

Přímo v zájmovém území navrhovaného záměru se žádný památný strom nenachází. Nejblíže posuzovanému záměru se nachází následující dva památné stromy, které nemohou být záměrem ovlivněny.

II.2.3.1.5 „C. I. 6. Přírodní parky“

Zájmové území navrhovaného záměru nezasahuje do přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Ve vzdálenosti cca 0,7 km od začátku úseku se na území hl. m. Prahy nachází přírodní park Radotínsko – Chuchelský háj. Ve vzdálenosti cca 0,6 km od zastávky Černošice-Mokropsy se na území Středočeského kraje nachází přírodní park Hřebeny.

II.2.3.1.6 „C. I. 7. NATURA 2000“

V zájmovém území záměru se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejblíže evropsky významnou lokalitou je Kulivá hora [CZ0210409], která se nachází cca 2 km od navrhovaného záměru. Nejblíže ptačí oblastí je Křivoklátsko [CZ0211001], které se nachází cca 21 km od navrhovaného záměru.

K ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000 posuzovaným záměrem vydal své stanovisko dne 30. 9. 2020 Odbor ochrany přírody a krajiny Magistrát hl. m. Prahy (č. j. MHMP 1487550/2020) a dne 15. 10.

2020 Odbor životního prostředí a zemědělství Krajský úřad Středočeského kraje (č. j. 135080/2020/KUSK) v rámci, kterých byl vliv záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti vyloučen.

II.2.3.1.7 „C. I. 8. Zvláště chráněné druhy“

V zájmové lokalitě byl proveden Biologický průzkum, který zahrnoval samostatný botanický průzkum (Ing. Tomáš Adam, září 2019). Ze zvláště chráněných druhů rostlin byla v širším zájmovém území zjištěna tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), která byla mapována na skále u mostu na levém břehu Berounky. Dále byly zjištěny tři tisíce červené (*Taxus baccata*) o obvodu kmene 70 cm v zastávce Černošice. Druh je evidován jako silně ohrožený druh. Jde o jedince vysazené v rámci výsadeb okrasných dřevin v zahradě.

Samostatným zoologickým průzkumem (Ing. Vojtěch Kos, září 2019), který je rovněž součástí Biologického průzkumu, byla v zájmovém území zjištěna přítomnost sedmi zvláště chráněných druhů živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně byla zjištěna přítomnost čmeláka (*Bombus* sp.), ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), kavky obecné (*Corvus monedula*), krahujce obecného (*Accipiter nisus*), slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), veverky obecné (*Sciurus vulgaris*) a vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*).

II.2.3.1.8 „C. I. 10. Území historického, kulturního nebo archeologického významu“

Území historického a kulturního významu -

Trasa předmětného optimalizovaného úseku železniční trati se nachází na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje. V hl. m. Praze prochází městskou částí Praha 16 – Radotín a ve Středočeském kraji městem Černošice.

Místo dnešního Radotína bylo osídleno od pradávna, jak svědčí četné vykopávky. Za první historickou zprávu dokládající existenci Radotína je však možno považovat až listinu Vladislava II. v rozmezí let 1158- 1169, v níž je uvedeno založení kostela Panny Marie řádu Jana Jeruzalémského na Malé Straně a v níž je připomenut přívoz a brod v Radotíně přes Mži (nyní Berounka).

Dnešní město Černošice tvoří několik historických obcí a osad – Horní Černošice, Dolní Mokropsy a Vráž. Do roku 1974 byly s vlastními Černošicemi spojeny i Dolní Černošice.

Území archeologického významu

Dle Státního archeologického seznamu spadá většina území do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů a UAN I.

II.2.3.1.9 „C. I. 11. Území hustě zalidněná, obyvatelstvo“

Navrhovaný záměr se nachází v městské části Praha 16 – Radotín v k. ú. Radotín a na území města Černošice v k. ú. Černošice. Dle údajů Českého statistického úřadu bylo k 31. 12. 2019 ve městě Černošice evidováno 7 331 obyvatel a v městské části Praha 16 – Radotín 6 787 obyvatel.

II.2.3.1.10 „C. I. 12. Staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území“

Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) není přímo v místě vedení trasy navrhovaného záměru evidováno žádné kontaminované místo.

Pro účely nakládání s vytěžením šterkovým ložem byl jako podklad použit průzkum Kontaminace šterkového lože z roku 2012.

II.2.3.1.11 „C. I. 13. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení“

Z hlediska kvality ovzduší lze konstatovat, že v zájmovém území jsou ve stávajícím stavu (dle map pětiletých průměrných ročních koncentrací za roky 2015 až 2019) překročeny imisní limity pro benzo[a]pyren, a to až o 50 %. Imisní limity pro všechny ostatní hlavní polutanty z dopravy (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO a benzen) jsou splněny.

Benzo[a]pyren patří v současnosti k hlavním problémům znečištění ovzduší v České republice. Obdobná situace jako je v řešeném území je i na řadě míst ČR, především pak ve městech. Z hlediska příspěvku dopravy ve vztahu k danému polutantu lze konstatovat, že se na koncentracích podílí nevýznamně, významným zdrojem je lokální vytápění domácností.

Z hodnot vypočtených v Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že ve stávajícím stavu je z provozu železniční dopravy dodržen hygienický limit staré hlukové zátěže ve všech kontrolních výpočtových bodech s výjimkou bodů RA_40 (Na Rymáni čp. 40/48), CER_2019 (Dr. Janského čp. 2019), CER_442 (Dr. Janského čp. 442), CER_54 (Sadová čp. 54) a CER_56 (Sadová čp. 56), kde je překročen v noční době. Z vypočtených hodnot dále vyplývá, že jsou z provozu silniční dopravy dodrženy příslušné hygienické limity ve všech kontrolních výpočtových bodech s výjimkou bodu LI_90 (Černošická čp. 90), kde je překročen hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) v noční době, bodu CER_51a (Radotínská čp. 51), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy 60/50 dB (den/noc) v denní i noční době, a bodů CER_463 výšky 5,0 a 7,5 m (Zdeňka Lhoty čp. 463) a CER_1095 (Dr. Janského čp. 1095), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy 55/45 dB (den/noc) v noční době.

Posouzení zpracovatele posudku

Kapitole C.I. j zpracována ve vyhovujícím rozsahu pro tento proces EIA.

II.2.3.2 „C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny“

II.2.3.2.1 „C. II. 1. Ovzduší“

Pro výpočet Rozptylové studie (příloha č. 3 předkládané dokumentace EIA) byly použity odhady větrných růžic pro 5 tříd stability atmosféry a 3 třídy rychlosti větru pro období 2010-2019, které jsou v textu dále doloženy.

V přiložené tabulce jsou uvedeny dosažené minimální a maximální hodnoty koncentrací vybraných látek v území.

II.2.3.2.2 „C.II.2. Voda“

Pro navrhovaný záměr bylo provedeno Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2006/60/ES, článek 4, odst. 7), které tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA.

Navrhovaný záměr prochází územím v souběhu s vodním tokem Berounka. V řešeném úseku ji v žádném místě nepřechází. V blízkosti železniční zastávky Černošice v cca km 14,1 však přechází vodní tok Švarcava. Stavebním záměrem není zasažen žádný útvar povrchových stojatých vod. Dále jsou uvedeny informace o hydrologickém zařazení území.

Posuzovaný záměr zasahuje do následujících záplavových území -

- stanoveného záplavového území vodního toku Berounka. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu s tratí stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pod č. j. 00878/2007/OŽP-Bab.
- stanoveného záplavového území vodního toku Radotínský potok. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu s tratí stanovil Magistrát hlavního města Prahy pod č. j. MHMP - 1419714/2014/OZP-II/Ka, 2014.

V části o podzemní vodě jsou informace o útvaru podzemních vod, hodnotící ukazatele podzemních vod. Dále se uvádí, že se předpokládá zastižení hladiny podzemních vod při realizaci podchodů, což vychází z archivních podkladů.

Zájmové území navrhovaného záměru nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V řešeném území je vymezeno několik ochranných pásem vodního zdroje pro povrchový i podzemní vodní zdroj (OPVZ).

Stavba prochází od začátku stavby v úseku km cca 10,56 – 11,15 při severozápadní hranici ochranného pásma II. stupně povrchového vodního zdroje Praha – Podolí.

V úseku cca km 12,17 – 13,2 prochází stavba při severní hranici ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (studny C1, C2, C3, C4).

V úseku cca km staničení 13,5 – 13,75 stavba zasahuje do ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (Obec – St).

Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OP-PLZ).

II.2.3.2.3 „C. II. 3. Půda“

V kapitole je obecný popis o půdách, které se v území i v jeho okolí nacházejí.

II.2.3.2.4 „C. II. 4. Biologická rozmanitost“

V zájmové lokalitě byl proveden Biologický průzkum, který zahrnoval samostatný zoologický průzkum (Ing. Vojtěch Kos, září 2019) a botanický průzkum (Ing. Tomáš Adam, září 2019). Kompletní Biologický průzkum je uveden v samostatné příloze č. 6 předkládané dokumentace EIA a byl převzat ze zpracovaného oznámení záměru (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., prosinec 2019).

Z biogeografického hlediska spadá zájmové území navrhovaného záměru do Karlštejnského bioregionu 1.18 (Culek, 2005).

Z hlediska fyto geografického členění ČR se území nachází ve fyto geografické oblasti Termofytikum a Mezofytikum (hranice probíhá přibližně na Berounce a přes Dolní Mokropsy), obvodu České termofytikum (respektive Českomoravské mezofytikum) a ve fyto geografických okresech 8 Český kras a 41 Střední Povltaví.

V kapitole je dále popis stávající vegetace zájmového území a dřevin rostoucích mimo les. Ze zvláště chráněných druhů rostlin byla v širším zájmovém území zjištěna tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), která byla mapována na skále u mostu na levém břehu Berounky. Dále byly zjištěny tři tisy červené (*Taxus baccata*) o obvodu kmene 70 cm v zastávce Černošice. Druh je evidován jako silně ohrožený druh. Jde o jedince vysazené v rámci výsadeb okrasných dřevin v zahradě.

V rámci dotčených ploch bylo dendrologickým průzkumem identifikováno 56 taxonů dřevin. Kromě autochtonních druhů je zde řada individuálních výsadeb nepůvodních dřevin. K nejhojnějším druhům v území patří trnovník akát *Robinia pseudacacia* (přes 20 % dřevin, přes 50 % ploch), z dalších javor klen *Acer pseudoplatanus* (7 %), ostatní dřeviny zaujímají do 5 % a méně.

Komplexní zoologický průzkum fauny zájmového území byl podrobně proveden v období jaro až podzim vegetační sezóny 2018 – 2019, při kterém byly využity údaje z dřívějších průzkumů z let 2015 – 2017. Kontrolní návštěvy území proběhly rovněž v roce 2020. Během zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost 130 živočišných druhů (z toho 66 taxonů obratlovců a 64 taxonů bezobratlých).

V aktuální sezoně nebyl prokázán výskyt žádného druhu obojživelníků, a to i přes fakt, že v terestrické fázi se jedinci většiny druhů batrachofauny pohybují plošně na rozsáhlém území a nevyhýbají se rozmanitým stanovištím, včetně antropogenně ovlivněným či suburbánním.

Ojedinělými nálezy byl v zájmovém území prokázán výskyt dvou druhů plazů, kteří jsou shodně řazeni mezi zvláště chráněné druhy v kategorii silně ohrožený druh. Jedná se o ještěrku obecná (*Lacerta agilis*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*). Lze však očekávat i výskyt ohrožené užovky obojkové (*Natrix natrix*). Z dřívějších průzkumů se v dotčeném území uvádí dále výskyt i silně ohrožené užovky hladké (*Coronella austriaca*) a kriticky ohrožené užovky podplamaté (*Natrix tessellata*). Jejich přítomnost se v recentní sezoně v žádném případě nepotvrdila.

Z celkového počtu 50 zjištěných ptačích druhů jsou celkem tři taxony řazeny dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, mezi zvláště chráněné druhy živočichů, kavka obecná (*Corvus monedula*) je silně ohrožený druh, vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) a krahujec obecný (*Accipiter nisus*) jsou pak řazeny shodně do kategorie ohrožený druh.

Zájmové území je příznivé pro trvalé osídlení a případné rozmnožování relativně vysokého počtu zástupců savců – dominantě druhů synantropních a druhů otevřené, zemědělské krajiny. Z celkového počtu 14 druhů savců je jeden taxon, veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), řazen dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jako ohrožený zvláště chráněný druh. Kompletní seznam všech zjištěných druhů savců je uveden v tabulkovém přehledu v kap. 4.3.4 Biologického průzkumu, který tvoří samostatnou přílohu č. 6 předkládané dokumentace EIA.

Vzhledem k převládajícímu charakteru prostředí lze konstatovat, že v dotčeném území se vyskytují eurytopní až ubikvistické druhy kulturní krajiny patřící mezi nejhojnější zástupce vybraných skupin

hmyzu v rámci celé České republiky. S výjimkou dělnic a fertilních samic plošně značně rozšířeného čmeláka rodu *Bombus* (ohrožený druh) nebyly registrovány žádné zvláště chráněné druhy bezobratlých.

Ekosystémy - V zájmovém území je relativně velká část biotopů charakterizována jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem (formační řada „X“), podstatná část území není určena. Ve sledovaném území byly mapovány pouze nejcennější lesní porosty v PR Staňkovka, kde s železniční tratí sousedí převážně biotop L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy, u Radotína i menší ploška L6.5B Acidofilní teplomilné doubravy – ostatní porosty.

II.2.3.2.5 „C. II. 5. Klima“

Pro navrhovaný záměr bylo provedeno Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu, které tvoří samostatnou přílohu č. 9 předkládané dokumentace EIA. Dále jsou uvedeny meteorologické a klimatické údaje zájmového území.

II.2.3.2.6 „C. II. 6. Počáteční akustická situace a vibrace“

Hluk -

Ve dne 30. 6. 2020 bylo společností EKOLA group, spol. s r.o. pro účely procesu EIA provedeno ve třech měřicích místech 24hodinové měření akustické situace z provozu železniční dopravy včetně sčítání intenzit železniční dopravy. Výsledky měření sloužily pro zjištění stávající akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb z provozu na železnici před optimalizací předmětné trati. Naměřené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v místech měření byly použity pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu.

Podrobné vyhodnocení počáteční akustické situace z provozu železniční dopravy na základě provedených výpočtů je uvedeno v Dokumentaci v kap. D. I. 3. předkládané dokumentace EIA. Z výpočtů vyplynulo, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se v roce 2020 (stávající stav) se v denní době pohybují od $LA_{eq,16h} = 17,4$ dB do $LA_{eq,16h} = 70,0$ dB a v noční době od $LA_{eq,8h} = 15,3$ dB do $LA_{eq,8h} = 67,7$ dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc), jehož možnost uplatnění je prokázána v Akustickém posouzení (příloha č. 2 předkládané dokumentace EIA) nebo v kap. D. I. 3, je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodů RA_40 (Na Rymáni čp. 40/48), CER_2019 (Dr. Janského čp. 2019), CER_442 (Dr. Janského čp. 442), CER_54 (Sadová čp. 54) a CER_56 (Sadová čp. 56), kde je překročen v noční době.

V kontrolních výpočtových bodech RA_FOT (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín), RA_ATL (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín) a CER_1436_poz (parc. č. 53 v k. ú. Černošice) umístěných v chráněných venkovních prostorech jsou dodrženy příslušné hygienické limity.

Ve dne 25. 6. 2020 bylo společností EKOLA group, spol. s r.o. pro účely procesu EIA provedeno jedno 24hodinové měření akustické situace z provozu silniční dopravy včetně sčítání intenzit dopravy. Výsledky měření sloužily pro zjištění stávající akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb z provozu na silniční síti před optimalizací předmětné trati. Naměřené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v místě měření byly použity pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu.

Podrobné vyhodnocení počáteční akustické situace z provozu silniční dopravy na základě provedených výpočtů je uvedeno v Dokumentaci kap. D. I. 3. předkládané dokumentace EIA. Z výpočtů vyplývá, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v zájmovém území se v roce 2020 (stávající stav) v denní době pohybují od $LA_{eq,16h} = 37,8$ dB do $LA_{eq,16h} = 68,2$ dB a v noční době od $LA_{eq,8h} = 30,0$ dB do $LA_{eq,8h} = 61,0$ dB.

Příslušné hygienické limity jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech, s výjimkou bodu LI_90 (Černošická čp. 90), kde je překročen hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) v noční době, bodu CER_51a (Radotínská čp. 51), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy 60/50 dB (den/noc) v denní i noční době, a bodů CER_463 výšky 5,0 a 7,5 m (Zdeňka Lhoty čp. 463) a CER_1095 (Dr. Janského čp. 1095), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy 55/45 dB (den/noc) v noční době.

V kontrolních výpočtových bodech RA_FOT (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín), RA_ATL (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín) a CER_1436_poz (parc. č. 53 v k. ú. Černošice) umístěných v chráněných venkovních prostorech jsou dodrženy příslušné hygienické limity.

Vibrace -

Ve dne 30. 6. 2020 bylo společností EKOLA group, spol. s r.o. pro účely procesu EIA provedeno měření vibrací ze železniční dopravy na dvou místech měření. Na místech měření M1 Dr. Janského 2019, Černošice a M2 Karlická 910/49, Praha 16 - Radotín nebyla přístrojem zaznamenaná žádná odezva vibrací na průjezd vlaků po železniční trati č. 171. Veškeré hodnoty se nacházely pod rozsahem měřicího řetězce. Měřením bylo zjištěno prokazatelné dodržení hygienického limitu v denní i noční době (81/78 dB).

II.2.3.2.7 „C. II. 7. Obyvatelstvo a veřejné zdraví“

V kapitole je odkaz, že výčet dotčených obcí a jejich demografických charakteristik je uveden v kap. C. I. 11.

Pro účely hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska hluku bylo na základě Akustického posouzení a Rozptylové studie (příloha č. 2 a 3 dokumentace EIA) zpracováno Posouzení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace EIA). Analýza počtu ovlivněných obyvatel, která sloužila jako podklad pro Posouzení vlivů na veřejné zdraví, byla provedena pro katastrální území Radotín, Černošice a Lipence kde lze předpokládat nejvýznamnější ovlivnění vlivem provozu záměru. Celkem bylo hodnoceno 4 347 obytných objektů, ve kterých bylo v oblasti vymezené hodnoceným územím počítáno s celkovým počtem 18 936 obyvatel. Počty obyvatel v objektech byly generovány na základě znalostí aktuálních souhrnných počtů obyvatel v jednotlivých dotčených katastrálních územích, které byly získány na základě podkladů Českého statistického úřadu. Počty obyvatel v obcích jsou aktuální k 31. 12. 2019.

II.2.3.2.8 „C. II. 8. Kulturní dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek“

V kapitole jsou informace o kulturních památkách, které se v zájmovém území vyskytují jen na území Černošic, architektonických a archeologických aspektech a komentář hmotného majetku který je v

kolizi s nově navrhovaným řešením kolejíště, přeložky silnic, podchodů, přístupů na nástupiště apod. K demolici je navrženo několik objektů, které jsou popsány v kap. B. I. 6.

Posouzení zpracovatele posudku

V kapitole o ovzduší je uvedeny tabulka dosahovaných hodnot kvality ovzduší v zájmovém území, ale není okomentována z hlediska požadovaných hygienických limitů, tak je poměrně problematické z ní poznat, jaká kvalita ovzduší v území vlastně je. Tato informace je např. uvedena v předcházející kapitola C.I.13 a pak v dalších kapitolách o ovzduší včetně samostatné přílohy. Nejedná se proto o významnější nedostatek pouze o drobné zneprůhlednění informací.

Ze zákresu záplavových území v kap. C.II.2. a i z dostupných podkladů je zřejmé, že stavební objekty posuzovaného záměru nezasahují do záplavového území Radotínského potoka, což je v dokumentaci uvedeno, ale není vysvětleno ani popisem objektů odůvodněno, proč je uváděný zásah provozních souborů považován za zásah do zátopového území s možností ovlivnění zátopu a tím povodňových průtoků v potoce.

V některých kapitolách jsou odkazy na informace uvedené v dalších předcházejících částech Dokumentace, toto řešení nepovažují za špatné, protože umožňuje zmenšit rozsah dokumentace a současně předchází zbytečnému opakování stejných informací.

Zbývající problematiky kapitoly C.II. jsou zpracovány ve zcela vyhovujícím rozsahu a v potřebné kvalitě, ze strany zpracovatele posudku nejsou k ní připomínky.

II.2.3.3 „C.3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit“

V kapitole je souhrnný přehled informací převážně z kapitoly C.II. a i z předcházejících kapitol Dokumentace z nichž uvádím ty pro záměr nejvýznamnější.

Předmětný záměr prochází zastavěným územím, které tvoří zástavba městské části hl. m. Prahy – Radotín (Praha 16) a zástavba Černošic na území Středočeského kraje, tak částečně nezastavěným územím mezi Radotínem a Černošicemi. Charakteristickým rysem krajiny je vodní tok Berounka a jeho údolní niva s doprovodnou zelení, lesní porosty, krajinná nelesní zeleň a sídelní zeleň, ale i zemědělsky obhospodařované plochy.

Z hodnot vypočtených v Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že ve stávajícím stavu je z provozu železniční dopravy ve většině kontrolních výpočtových bodů dodržen příslušný hygienický limit. Výjimku tvoří kontrolní výpočtové body RA_910a (Karlická čp. 910/49), RA_40 (Na Rymáni čp. 40/48), CER_52 (Sadová čp. 52 ve výšce 2,5 m), CER_463 (Zdeňka Lhoty čp. 463 ve výšce 5,0 m a 7,5 m), CER_2019 (Dr. Janského čp. 2019), CER_1111 (Dr. Janského čp. 1111), CER_442 (Dr. Janského čp. 442 ve výšce 7,0 m), CER_54 (Sadová čp. 54), CER_56 (Sadová čp. 56) a CER_60 (Sadová čp. 60 ve výšce 5,0 m a 8,0 m), kde je překročen hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) v noční době a v bodě CER_442 (Dr. Janského čp. 442 ve výšce 5,0 m), kde je tento hygienický limit překročen v denní i noční době. V kontrolních výpočtových bodech RA_FOT (parc. č. 1252/1 v

Radotíně), RA_ATL (parc. č. 1252/1 v Radotíně) a CER_1436_poz (parc. č. 53 v Černošicích) umístěných v chráněných venkovních prostorech jsou dodrženy příslušné hygienické limity.

Z vypočtených hodnot dále vyplývá, že jsou z provozu silniční dopravy dodrženy příslušné hygienické limity ve všech kontrolních výpočtových bodech s výjimkou bodu LI_90 (Černošická čp. 90), kde je překročen hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc) v noční době, bodu CER_51a (Radotínská čp. 51), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy 60/50 dB (den/noc) v denní i noční době, a bodů CER_463 výšky 5,0 a 7,5 m (Zdeňka Lhoty čp. 463) a CER_1095 (Dr. Janského čp. 1095), kde je překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy 55/45 dB (den/noc) v noční době. V kontrolních výpočtových bodech RA_FOT (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín), RA_ATL (parc. č. 1252/1 v k. ú. Radotín) a CER_1436_poz (parc. č. 53 v k. ú. Černošice) umístěných v chráněných venkovních prostorech jsou dodrženy příslušné hygienické limity.

Vyhodnocení stávající kvality ovzduší bylo provedeno na základě pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek (od roku 2015 do 2019) publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území jsou splněny imisní limity NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzenu. Imisní limity benzo[a]pyrenu jsou překročeny max. do 50 %.

Z hlediska stávajícího stavu klimatu zájmového území se dle oficiálních podkladů ČHMÚ odchylky průměrných ročních teplot od normálu za rok 2019 na území Prahy a Středočeského kraje pohybují v rozpětí -2,3 °C do + 5,0 °C. Roční úhrn srážek se na území Prahy a Středočeského kraje za rok 2019 pohybuje v rozpětí 18 mm až 72 mm. V území se nepředpokládají významnější odchylky v charakteru klimatu a srážek, a proto nelze předpokládat vyšší zranitelnost zájmového území vůči dopadům změn klimatu.

V místě vedení trasy navrhovaného záměru nebyly zjištěny žádné staré ekologické zátěže. S vytěženým štěrkovým ložem bude nakládáno v souladu s kontrolní chemickou analýzou na základě, které není možné materiál využívat přímo na terénu. Předpokládá se vytěžení štěrkového lože a jeho následná recyklace a maximálně možné zpětné využití.

Navrhovaný záměr překračuje vodní tok Švarcava. Celá trasa navrhovaného záměru je v souběhu s vodním tokem Berounka. Zároveň zasahuje do záplavových území Berounky a Radotínského potočka, na kterých je úředně stanovené záplavové území pro Q₅, Q₂₀ a Q₁₀₀ a aktivní zóna záplavového území Q_{akt}. V řešeném území je vymezeno několik ochranných pásem vodního zdroje pro povrchový i podzemní vodní zdroj. Stavba prochází od začátku stavby v úseku cca km 10,38 – 11,15 při severozápadní hranici ochranného pásma II. stupně povrchového vodního zdroje Praha – Podolí. V úseku cca km 12,17 – 13,2 prochází stavba při severní hranici ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (studny C1, C2, C3, C4). V úseku cca km staničení 13,5 – 13,75 stavba zasahuje do ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (Obec – St). Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje ani do chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor cca 22 392 m² trvalého záboru ZPF, resp. 11 913 m² dočasného záboru ZPF nad 1 rok. V zájmovém území jsou zastoupeny půdy té nejvyšší kvality až po půdy té nejnižší kvality. Navrhovaný záměr si vyžádá trvalý zábor cca 402 m² PUPFL.

V zájmovém území byly zaznamenány druhy zvláště chráněných živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Přímo v místě trasy navrhovaného záměru se nenachází žádné zvláště chráněné druhy rostlin dle přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zaznamenány byly dva druhy zvláště chráněných rostlin v širším okolí záměru pocházející z výsadeb.

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází významný krajinný prvek daný § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o lesní porosty a vodoteč Švarcava s drobnou údolní nivou. Registrovaný významný krajinný prvek dle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, záměrem dotčen nebude. Na území města Černošice kříží navrhovaný záměr dva lokální biokoridory. Navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK 66 v km 12,7 (za Černošicemi) a navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK v km 11,8 (za Radotínem), které jsou oba v územním plánu města Černošice značeny jako plocha ÚS-6. Navrhovaný záměr v km 11,7–13,5 vede po hranici s chráněnou krajinnou oblastí Český kras, ale nezasahuje do ní. Z maloplošných zvláště chráněných území je dotčen jediný prvek, trať v km 11,8 - km 12,70 hraničí s přírodní rezervací Staňkovka. Přes ochranné pásmo této přírodní rezervace trať prochází mezi km 11,755 - km 12,765. V zájmovém území záměru se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Není zde vymezen ani žádný přírodní park dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V případě neprovedení záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“ lze očekávat nepříznivý vývoj především v oblasti akustické zátěže obyvatel, znečištění ovzduší a vlivů na veřejné zdraví s ohledem na provoz na stávající nemodernizované železnici.

Posouzení zpracovatele posudku

Uvedená informace – „Roční úhrn srážek se na území Prahy a Středočeského kraje za rok 2019 pohybuje v rozpětí 18 mm až 72 mm“ není zcela určitě správný. Pravděpodobně je myšlena odchylka od průměrných ročních hodnot od normálu za rok 2019 a jedná se pouze o nepřesnou formulaci této věty.

Ze zákresu záplavových území v kap. C.II.2. je zřejmé, že stavební objekty záměru nezasahují do záplavového území Radotínského potoka.

V kapitole nejsou uvedeny informace o výsledcích průzkumů fauny, tyto informace jsou v kap. C.II.4. tudíž nejde o významné opomenutí, ale spíše o formální připomínku, stejně jako informace o tom, že záměr neovlivní žádnou soustavu NATURA 2000.

Správně je v závěru predikce stavu bez realizace záměru. Uvedené konstatování bylo možno doložit porovnáním výsledků stavu se záměrem a bez záměru z výpočtů v hlukové studii, ze kterých je vliv realizace záměru na snížení akustické zátěže obyvatel jednoznačně patrný.

Zbývající část kapitoly je zpracována ve zcela vyhovujícím rozsahu.

II.2.4 „D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví“

II.2.4.1 „D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti, předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí“

II.2.4.1.1 „D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví“

D. I. 1. 1. Vlivy na obyvatelstvo –

Sociální a ekonomické vlivy -

Během výstavby záměru vznikne řada pracovních příležitostí. Výstavba záměru bude zdrojem práce pro stavební, projekční a dopravní firmy. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

Současně se zvýší poptávka po různých druzích stavebních materiálů, čímž bude podpořen obchod s tímto druhem zboží, přičemž zvýšená poptávka pozitivně ovlivní i výrobce potřebných materiálů.

Přínosem záměru pro širokou veřejnost je modernizace části železniční trati v úseku Praha-Smíchov – Beroun, která je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru i transevropské dopravní sítě TEN-T.

Předmětný záměr bude navazovat na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která se od srpna 2019 realizuje a „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, která je momentálně ve fázi dokumentace po územní rozhodnutí.

Období výstavby záměru může být z hlediska faktoru pohody obyvatelstva po přechodnou dobu zatěžující. Narušení faktoru pohody ve fázi výstavby je možné očekávat především v souvislosti s dopravou materiálu na stavbu, či v souvislosti s hlukem ze stavební činnosti. Ojediněle tak může docházet i k vyššímu výskytu a pocitům rozmrzelosti místního obyvatelstva, a to především v době nejhluchnějších fází výstavby.

Obyvatelé nejbližších situovaných obytných domů budou seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Budou-li občané ovlivnění hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk bude příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Současně bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou se budou občané moci obrátit

Pozitivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude mj. i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení atraktivity železniční dopravy. V období výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je proto třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován.

D. I. 1. 2. Vlivy na zdraví obyvatel –

Podrobné posouzení vlivů záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ na veřejné zdraví je provedeno v rámci samostatné studie, které tvoří přílohu č. 4 předkládané dokumentace EIA.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že realizací záměru lze očekávat, že v hodnocených částech obcí dojde po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení rizika hluku u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy.

K mírnému zhoršení akustické situace dojde v Černošicích v ulici Komenského zvýšením expozice o 1,1 dB v denní době a o 1,8 dB v noční době. Toto zvýšení hluku o méně než 2 dB nebude mít za následek zvýšení počtu obtěžovaných osob a nebude pravděpodobně vnímáno sluchem.

V Sadové ulici v Černošicích vzhledem k umístění objektů v těsné blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně nivelety tratě, nelze objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V této lokalitě dojde ke zvýšení stávající hladiny hluku a následkem toho se nepříznivé účinky hluku mohou vyskytnout u většího počtu obyvatel a mohou se prohloubit. V Akustickém posouzení je doporučena realizace individuálních protihlukových opatření, případně změna užívání staveb apod.

Hodnocení vliv změny ovzduší bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise.

Pro hodnocení zdravotních rizik exponované populace byl použit konzervativní expoziční scénář, to znamená, že vypočtené nejvyšší příspěvky imisí byly použity pro obyvatele celého zájmového území, resp. celého sídla.

Na základě provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Realizace plánovaného záměru znamená zanedbatelnou změnu ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, která neovlivní hodnocené ukazatele, tedy celkovou úmrtnost ani výskyt dalších souvisejících zdravotních symptomů.

Odhadované stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru, v žádném z posuzovaných stavů, nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO₂.

Realizací záměru dojde ke snížení imisních příspěvků osmihodinových koncentrací CO v posuzovaném území a nelze tedy očekávat možná rizika toxických účinků oxidu uhelnatého.

Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je 5 µg/m³ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou nevýznamné a neovlivní přijatelnou úroveň karcinogenního rizika.

Individuální karcinogenní riziko pro posuzovanou lokalitu je 6,0x10⁻⁶ tj. cca 6 případů na 1 000 000 obyvatel a pohybuje se ve společensky přijatelném rozmezí několika případů na milión až 100 tisíc obyvatel za 70 let.

Imisní pozadí benzo[a]pyrenu na části posuzovaného území překračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví. Příspěvky benzo[a]pyrenu související s realizací záměru nebudou představovat zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele lokality.

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Z hlediska vlivů hluku na veřejné zdraví lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné navrhnout individuální protihluková opatření na vytipovaných objektech.

Z hlediska vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA (kap. B. I. 6.) akceptovatelný.

Vzhledem k omezené době nebude výstavba představovat významně zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatele.

Z hlediska problematiky vlivu na veřejné zdraví nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na veřejné zdraví lze při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. označit za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Hodnocení je ze zásadního pohledu akceptovatelnosti záměru zpracováno ve zcela vyhovujícím rozsahu. Uvedené citované informace jsou doloženy v příloze č.4 Dokumentace. Pouze bych jen uvedl, že dle mne požadované splnění podmínek uvedených v kap. B.I.6. mělo být doplněno požadavkem na splnění podmínek uvedených v kap. D.IV.

II.2.4.1.2 „D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima“

D. I. 2. 1. Vlivy na ovzduší –

Vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno na základě vyhotovené Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu č. 3 předkládané dokumentace EIA. Rozptylovou studii pro období výstavby zpracovala Ing. Blanka Novotná, prosinec 2019.

V kapitole jsou v úvodu informace o imisních limitech, použitých referenčních bodech včetně uvedení jejich polohy na přiloženém obrázku.

Ve fázi výstavby byly do vyhodnocení zahrnuty následující činnosti:

- recyklační linka
- stroj pro sanaci železničního spodku,
- těžká nákladní auta související s recyklační základnou.

V další přípravě záměru bylo rozhodnuto, že na předmětné stavbě nebude aplikován stroj pro sanaci železničního spodku. Výsledky Rozptylové studie jsou tak zpracovány na straně bezpečnosti.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků je patrné, že s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo[a]pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Avšak i v případě imisních příspěvků benzo[a]pyrenu, se jedná o velmi nízké hodnoty imisního příspěvku, které tvoří v případě sanačního stroje 0,002 % imisního limitu a recyklační linky 0,5 % imisního limitu.

Velikost ročních imisních příspěvků NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} a benzenu je pak zanedbatelná vzhledem k malému ročnímu využití zdroje. K překročení imisního limitu nedojde ani u maximálních hodinových koncentrací NO₂. Imisní limit pro maximální denní koncentrace PM₁₀ nebude během stavby překročen.

Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě.

Dále jsou uvedena navrhovaná opatření pro ochranu ovzduší pro fázi výstavby.

Fáze provozu –

Optimalizace železniční trati nebude významným zdrojem znečišťování kvality ovzduší v zájmovém území záměru. Předpokládá se, že naprostá většina provozu bude po železniční trati vedena pomocí elektrické trakce. Motorovou trakci bude využívat pouze minimální podíl železniční dopravy. Emise z provozu vlaků využívajících motorovou trakci byly v rámci Rozptylové studie vyčísleny jako velmi nízké, proto s nimi nebylo v Rozptylové studii dále uvažováno.

Součástí záměru je realizace dvou dílčích přeložek komunikace II/115. Současný úrovnový přejezd železnice v cca km 11,5 v Radotíně bude nahrazen mimoúrovňovým přejezdem přes železniční trať, který bude zajištěn realizací nadjezdu silnice II/115 nad železnicí. Vzhledem k tomu, že přeložka se vzdaluje od obytných objektů, je vliv na kvalitu ovzduší těchto obytných objektů v každém případě pozitivní. Z provedeného výpočtu emisí na základě intenzit dopravy dosažených na vjezdu do Radotína (ul. Karlická) v jednotlivých hodnocených stavech vyplývá, že realizací přeložky komunikace II/115 v km 11,5 ve formě nadjezdu nad železnicí nedojde k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší v okolí komunikace II/115 v Radotíně, a proto není její vliv dále hodnocen.

Podrobné posouzení bylo provedeno pro přeložku komunikace II/115 v katastru města Černošice. Přeložka bude vybudována z důvodu náhrady úrovnového přejezdu v km 14,1 pro převažující dopravu. Posouzení bylo provedeno pro stávající stav a pro roky 2026 a 2040 vždy bez realizace záměru a se záměrem.

Roční koncentrace PM₁₀: Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 1 kalendářní rok je 40 µg.m⁻³.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací PM₁₀ charakterizovat úrovní 21,3 – 22,2 µg.m⁻³. V hodnoceném území nedošlo ve čtvrcích 1 x 1 km zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2015–2019 k překračování imisního limitu.

Po realizaci záměru dojde v uvažovaných čtvrcích u bodů mimo výpočtovou síť k teoretickému navýšení imisní koncentrace až o 0,003 µg.m⁻³ v roce 2026 i v roce 2040 nebo k teoretickému snížení imisní koncentrace až o 0,017 µg.m⁻³ v roce 2026 a až o 0,016 µg.m⁻³ v roce 2040. Imisní koncentrace PM₁₀ se udávají v desetínách mikrogramů, zjištěné příspěvky jsou maximálně na úrovni tisícín mikrogramu.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 k navýšení až o 0,49 µg.m⁻³ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o 0,79 µg.m⁻³ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040

k navýšení až o $0,48 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o $0,77 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci PM_{10} a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Denní koncentrace PM_{10} : Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 24 hodin je $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ s tolerancí překračování 35 x ročně. V hodnoceném území nedošlo ve čtvrcích $1 \times 1 \text{ km}$ zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2015–2019 k překračování imisního limitu.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých denních koncentrací PM_{10} (36. nejvyšší denní koncentrace) charakterizovat úrovní $37,1 - 38,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Po realizaci záměru dojde v uvažovaných čtvrcích u bodů mimo výpočtovou síť k teoretickému navýšení imisní koncentrace až o $0,05 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,07 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040. V některých čtvrcích dojde naopak ke snížení (až o $0,68 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,65 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040). Imisní koncentrace PM_{10} se udávají v desetinách mikrogramů, zjištěné navýšení je na úrovni setin mikrogramu, zjištěné snížení na úrovni desetin mikrogramu.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 i v 2040 k navýšení až o $2,41 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2003 – Komenského 115) případně ke snížení až o $11,31 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $11,16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040 (v obou časových horizontech výpočtový bod 2011 – Radotínská 51). Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu na přeložené komunikaci II/115 v Černošicích docházet k překračování imisního limitu představaného ročním aritmetickým průměrem pro PM_{10} . Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální.

Na základě provedených výpočtů lze s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu na přeložené komunikaci II/115 v Černošicích docházet k překračování imisního limitu pro denní koncentrace PM_{10} . Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální.

Roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$: Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 1 kalendářní rok je $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (do 31. 12. 2019 byl tento limit $25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací $\text{PM}_{2,5}$ charakterizovat úrovní $16,1 - 16,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V hodnoceném území nedošlo ve čtvrcích $1 \times 1 \text{ km}$ zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2015–2019 k překračování imisního limitu.

Po realizaci záměru dojde v uvažovaných čtvrcích u bodů mimo výpočtovou síť k teoretickému navýšení imisní koncentrace o $0,001 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 i v roce 2040. V některých čtvrcích dojde naopak ke snížení (až o $0,007 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,006 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040).

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 i v roce 2040 k navýšení až o $0,17 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o $0,27 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,26 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040 (v obou časových horizontech výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci $\text{PM}_{2,5}$ a výsledná hodnota je stále pod imisním limitem $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného

záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro $PM_{2,5}$, a to ani přísnějšího imisního limitu platného od 1. 1. 2020.

Roční koncentrace NO_2 : Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 1 kalendářní rok je $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací NO_2 charakterizovat úrovní 12,3 - 16,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Po realizaci záměru dojde ve čtvrtci 451537 k teoretickému navýšení imisní koncentrace až o 0,001 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 i v roce 2040. V ostatních čtvrtcích dojde naopak ke snížení (až o 0,008 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o 0,005 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040). Imisní koncentrace NO_2 se udávají v desetínách mikrogramů, zjištěné příspěvky jsou na úrovni maximálně tisícín mikrogramu.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 k navýšení až o 0,11 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o 0,17 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040 k navýšení až o 0,10 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o 0,14 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci NO_2 a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro NO_2 .

Hodinové koncentrace NO_2 : Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 1 hodina je $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ s tolerancí překračování 18 x ročně.

Mapy pětiletých průměrů pro krátkodobou koncentraci NO_2 nejsou zpracovány. Pro hodnocení byly tedy použity výsledky měření z měřících stanic Beroun, Praha 5 - Řeporyje a Praha 5 - Smíchov. Na měřící stanici Beroun byly v období 2010–2019 naměřeny nejvyšší 19. hodinové hodnoty v kalendářním roce 83,8 - 114,2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, maximální hodinové koncentrace 96,4 - 157,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Pro měřící stanici Praha 5 - Řeporyje jsou hodnoty pouze za rok 2019, kdy byla naměřena nejvyšší 19. hodinové hodnoty v kalendářním roce 75,8 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a maximální hodinová koncentrace 95,3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Na měřící stanici Praha 5 - Smíchov byly v období 2010–2019 naměřeny nejvyšší 19. hodinové hodnoty v kalendářním roce 137,9 - 163,9 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, maximální hodinové koncentrace 176,4 - 236,1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit tedy nebyl na těchto stanicích překročen.

Po realizaci záměru nedojde v roce 2026 ve čtvrtci 451537 ke změně, v ostatních čtvrtcích u bodů mimo výpočtovou síť dojde k teoretickému snížení imisní koncentrace až o 1,15 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o 2,19 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 k navýšení až o 2,28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2002 – Komenského 114) případně ke snížení až o 11,80 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040 k navýšení až o 1,83 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2002 – Komenského 114) případně ke snížení až o 9,88 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

V této souvislosti je opět nutno konstatovat, že program SYMOS umí spočítat krátkodobé koncentrace za nejméně příznivých podmínek, které v daném roce, nebo dokonce za celou dobu provozu nemusí nastat. Jak je uvedeno výše, imisní limit je dán hodnotou $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, s tolerancí překročení 18 hodnot, rozhodující je tedy 19. hodnota, kterou program SYMOS neumí přímo spočítat.

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech nízké. Na základě výše uvedeného nelze předpokládat překročení platného imisního limitu ani významnou změnu kvality ovzduší z hlediska hodinových koncentrací NO₂.

Roční koncentrace NOx: Imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace pro dobu průměrování 1 kalendářní rok je 30 µg.m⁻³.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací NOx charakterizovat úrovní 16,0 - 24,9 µg.m⁻³. Dle informací o oblastech s překročenými imisními limity zveřejněných na stránkách ČHMÚ nedošlo ve čtvercích 1 x 1 km zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2015-2019 k překračování imisního limitu.

Po realizaci záměru nedojde ve čtverci 451537 v roce 2026 ani v roce 2040 ke změně. Střed tohoto čtverce se nachází v CHKO Český kras. V ostatních čtvercích dojde ke snížení (až o 0,04 µg.m⁻³ v roce 2026 a až o 0,03 µg.m⁻³ v roce 2040). Imisní koncentrace NOx se udává v desetínách mikrogramů, zjištěné snížení je na úrovni maximálně setin mikrogramu.

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Na základě výše uvedeného nelze předpokládat významnou změnu kvality ovzduší z hlediska koncentrace NOx.

Krátkodobé koncentrace CO: Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí je ve výši 10 mg.m⁻³, tj. 10 000 µg.m⁻³ (doba průměrování maximální denní osmihodinový průměr). Tento maximální denní osmihodinový průměr se stanoví posouzením osmihodinových klouzavých průměrů počítaných z hodinových údajů a aktualizovaných každou hodinu.

Mapy pětiletých průměrů pro koncentrace CO nejsou zpracovány. Jak již bylo výše uvedeno, CO se nejbližše záměru měří na stanicích Beroun, Tobolka-Čertovy schody a Praha 4 Libuš. Na stanici Beroun byly v období let 2010–2019 naměřeny nejvyšší denní 8hodinové průměrné koncentrace CO 1630,6 - 2 440,9 µg.m⁻³, na stanici Tobolka-Čertovy schody 2 231,8 - 3 890,3 µg.m⁻³ a na stanici Praha 4 Libuš 876,4 - 1 802,8 µg.m⁻³.

V ČR nebyl v roce 2018, stejně jako v předchozích letech, překročen 8hodinový imisní limit oxidu uhelnatého (CO) na žádné z 18 lokalit, na kterých bylo k dispozici dostatečné množství naměřených dat pro hodnocení kvality ovzduší. Nejvyšší denní 8hodinová průměrná koncentrace CO byla naměřena na lokalitě Ostrava-Radvanice ZÚ, a to 3 888 µg.m⁻³, což není ani 50 % imisního limitu.

U nejbližší obytné zástavby dojde k navýšení v roce 2026 pouze u výpočtového bodu 2005 (U Vodárny 16) a to o 6,1 µg.m⁻³ a v roce 2040 u výpočtových bodů 2003 (Komenského 115) a 2015 (Komenského 73) až o 7,8 µg.m⁻³. V ostatních bodech představujících obytnou zástavbu dojde v roce 2026 ke snížení až o 233,1 µg.m⁻³ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040 až o 231,8 µg.m⁻³ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

V obou časových horizontech dojde při realizaci záměru téměř ve všech výpočtových bodech ke snížení imisního zatížení. Lze tedy s jistotou předpokládat, že z titulu provozu záměru nebude docházet k překračování imisního limitu představovaného maximálním denním osmihodinovým průměrem pro CO.

Roční koncentrace benzenu: Imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí pro dobu průměrování 1 kalendářní rok je 5 µg.m⁻³.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací benzenu charakterizovat úrovní $1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Dle informací o oblastech s překročenými imisními limity zveřejněných na stránkách ČHMÚ nedošlo ve čtvrcích $1 \times 1 \text{ km}$ zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2015–2019 k překračování imisního limitu.

Po realizaci záměru nedojde u bodů mimo výpočtovou síť ve čtvrci 451537 v roce 2026 ani v roce 2040 ke změně. V ostatních čtvrcích dojde ke snížení (až o $0,0024 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,0018 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040). Imisní koncentrace benzenu se udává v desetínách mikrogramů, zjištěné snížení je na úrovni maximálně tisícín mikrogramu.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 k navýšení až o $0,014 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o $0,036 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040 k navýšení až o $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o $0,036 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci benzenu a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro benzen.

Roční koncentrace benzo[a]pyrenu: Imisní limit je $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (doba průměrování 1 kalendářní rok).

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací benzo[a]pyrenu charakterizovat úrovní $0,9 - 1,5 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Dle informací o oblastech s překročenými imisními limity zveřejněných na stránkách ČHMÚ došlo ve čtvrcích $1 \times 1 \text{ km}$ zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2014–2019 k překračování imisního limitu (čtverec 452537 jen v roce 2016, ostatní čtvorce v letech 2014–2017, v roce 2018 k překročení nedošlo, v roce 2019 jen čtverec číslo 451536).

Po realizaci záměru nedojde u bodů mimo výpočtovou síť ve čtvrci 451537 v roce 2026 ani v roce 2040 ke změně. V ostatních čtvrcích dojde ke snížení (až o $0,0055 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2026 a až o $0,0052 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040). Imisní koncentrace benzo[a]pyrenu se udává v desetínách nanogramů, zjištěné snížení je na úrovni maximálně tisícín nanogramu.

U nejbližší obytné zástavby dojde v roce 2026 k navýšení až o $0,015 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16) případně ke snížení až o $0,055 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51) a v roce 2040 k navýšení až o $0,017 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2005 – U Vodárny 16), případně ke snížení až o $0,060 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ (výpočtový bod 2011 – Radotínská 51).

Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Na základě výše uvedeného nelze předpokládat významnou změnu kvality ovzduší z hlediska koncentrace benzo[a]pyrenu.

Z hlediska problematiky znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Příspěvky záměru k imisní situaci ve fázi výstavby i provozu záměru lze označit za malé a málo významné. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. označit za akceptovatelný.

D. I. 2. 2. Vlivy na klima –

Pro vyhodnocení vlivů provozu předmětného záměru na klimatický systém Země byla vypracována studie Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu, která tvoří přílohu č. 9 předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu, bylo převzato z oznámení záměru (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., prosinec 2019). Od doby zpracování oznámení záměru nedošlo k takovým změnám záměru, které by měly vliv na výsledky výše citované studie.

V textu jsou komentovány oba druhy opatření, které se v souvislosti s klimatem uplatňují – mitigace a adaptační opatření. Je popisován způsob stanovení Identifikace pravděpodobnosti výskytu rizika, Identifikace výskytu rizika – pravděpodobnost nebezpečí a tabulky s vyhodnocením rizika.

Železniční doprava patří k environmentálně nejšetrnějším druhům dopravy s nízkou energetickou náročností, ve srovnání s automobilovou (přepočít např. na jednotku přepraveného nákladu či osob) je řádově menším producentem emisí a znečištění, a to jak u emisí skleníkových plynů, tak i u emisí oxysolujících látek a prašného aerosolu. Posuzovaný záměr je součástí hlavní sítě TEN-T a přispěje k vytvoření udržitelné transevropské dopravní sítě odolné vůči změně klimatu. Snižování emisí skleníkových plynů a posilování jejich propadů (mitigace) je nedílnou součástí řešení problematiky změny klimatu a jejich negativních dopadů a železniční doprava v ní hraje významnou roli.

Z hlediska problematiky ovlivnění klimatického systému nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Záměr lze označit za adaptovatelný na změnu klimatu. Vliv záměru na klimatický systém a změny klima lze označit za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

S použitím posouzení vlivu na klima z Oznámení záměru i v Dokumentaci i vzhledem k jeho obsahu souhlasím.

Problematika hodnocení ovzduší i klimatu je zpracována i vzhledem na informace uvedené v odborných studiích ve vyhovujícím rozsahu.

II.2.4.1.3 „D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky (např. vibrace, záření, vznik rušivých vlivů)“

D. I. 3. 1. Vlivy na hlukovou situaci –

Akustické posouzení vlivu záměru bylo podrobně zpracováno v příloze č.2. Dokumentace.

V úvodu je informace o hlukových limitech. Následuje výpis kontrolních výpočtových bodů, které byly umístěny v Radotíně a Černošicích a jeden v Lipencích. Dále je doložen výpočet možnosti použití limitu pro starou hlukovou zátěž jak pro železnici, tak pro silniční dopravu.

Fáze výstavby -

Pro fázi výstavby jsou uvedeny výsledky posouzení jednotlivých stavů obslužné dopravy pro realizaci záměru – Stav 1, stav 2 a trasa č.4..

Vlivem obslužné dopravy stavby dochází v kontrolních výpočtových bodech k nárůstu $L_{Aeq,16h}$ z provozu silniční dopravy ve Stav 1 do 1,0 dB a ve Stav 2 do 0,8 dB a celkově se pohybují do 69,2 dB,

nepřekračují tedy hygienický limit staré hlukové zátěže 70 dB v denní době, jehož možnost použití byla prokázána výše. V noční době nebude obslužná doprava stavby v provozu.

Provoz obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti při využití trasy č. 4 nezpůsobí překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže 70 dB (den). Příspěvek obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti je v daném místě 0,6 dB.

Hluk z činnosti stavebních strojů, které se budou posunovat postupně po celém rozsahu optimalizované železniční tratě, může při uvažování pracovní doby strojů 12 hodin v období 7–21 hodin při uvažování 75 % využití strojů v blízkosti zástavby v lokalitách Radotín a Černošice překračovat u některých chráněných objektů hygienický limit $L_{Aeq,s} = 65$ dB.

Následně jsou uvedena navrhovaná protihluková opatření pro výstavbu.

Fáze provozu –

Posouzení bylo provedeno pro stávající stav a pro roky 2026 a 2040 bez záměru a se záměrem a to pro železniční dopravu a pro silniční dopravu.

V úvodu kapitoly je tabulka s navrženými protihlukovými stěnami. Ve výhledových stavech bez záměru a se záměrem byly dále ve výpočtu zohledněny protihlukové stěny navržené v rámci řešení navazujícího záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)” v km 9,964–10,600.

Dále jsou popsány individuální protihluková opatření na vyjmenovaných objektech včetně uvedení zdroje nadlimitního hluku.

V lokalitách Radotín (km 10,561–11,800) i Černošice (km 13,100–hranice katastru města) byly ve výhledových stavech s optimalizací navrženy kolejnicové absorbéry u obou kolejí v obou směrech. V místech, kde to technologicky není možné (např. výhybky a kolejové křižovatky) absorbéry realizovány nebudou.

V textu jsou dále uvedeny výsledky akustického posouzení jak pro železniční, tak silniční dopravu s uvedením míst, kde nejsou dodrženy platné hygienické limity.

Vyhodnocení hluku z provozu železniční dopravy -

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati dochází ve většině kontrolních výpočtových bodů vlivem provozu železnice v obou posuzovaných výhledových horizontech ke zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy, a to až o 17,9 dB v denní době a 17,6 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,3 dB v denní době a 18,2 dB v noční době v roce 2040. V kontrolních výpočtových bodech, ve kterých dochází ke zhoršení akustické situace, je dodržen příslušný hygienický limit. Jedinou výjimkou je kontrolní výpočtový bod CER_115a - výška 2,5 m (Komenského čp. 115), kde dochází ke zhoršení akustické situace v roce 2026 do 1,1 dB v denní době a 1,9 dB v noční době a v roce 2040 do 0,5 dB v denní době a do 0,8 dB v noční době.

V lokalitě Radotín jsou při realizaci protihlukových opatření v obou výhledových stavech dodrženy příslušné hygienické limity.

V lokalitě Černošice jsou ve stavech se záměrem v některých kontrolních výpočtových bodech umístěných v chráněných venkovních prostorech staveb v ulicích Komenského a Sadová i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně

nivelety tratě, nelze vzhledem k limitovaným požadavkům na výšku PHS v území objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V případě těchto objektů bude v dalších stupních projektové dokumentace nutné po projednání s vlastníky prověřit vnitřní dispozice objektů a identifikovat okna do chráněných místností, aby kontrolní výpočtové body bylo možné umístit před chráněnými místnostmi. Dále bude nezbytné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření v podobě zajištění způsobu větrání objektů jiným způsobem než přirozeně okny, např. pomocí podtlakového větrání, rekuperace či VZT. Dalším možným řešením je po dohodě s vlastníky změna způsobu využití objektů tak, aby se nejednalo o chráněné stavby, popřípadě zvážit jejich výkup.

Vyhodnocení hluku z provozu silniční dopravy -

Vyhodnocení provozu pouze na přeložkách silnice II/115 -

V lokalitě Radotín jsou i při úpravě nivelety silnice II/115 dodrženy příslušné hygienické limity.

V lokalitě Černošice je ve stavech se záměrem v okolí plánované přeložky silnice II/115 v chráněných venkovních prostorech staveb i při realizaci PHS překročen hygienický limit hluku z provozu silniční dopravy na silnicích II. třídy a místních komunikacích II. třídy 60/50 dB (den/noc). Vzhledem k umístění objektů v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční trati a plánované přeložky silnice II/115 nelze objekty ochránit reálně dostupnými protihlukovými opatřeními. V případě těchto objektů bude v dalších stupních projektové dokumentace nutné po projednání s vlastníky prověřit vnitřní dispozice objektů a identifikovat okna do chráněných místností, aby kontrolní výpočtové body bylo možné umístit před chráněnými místnostmi. Dále bude nezbytné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření v podobě zajištění způsobu větrání objektů jiným způsobem než přirozeně okny, např. pomocí podtlakového větrání, rekuperace či VZT. Dalším možným řešením je po dohodě s vlastníky změna způsobu využití objektů tak, aby se nejednalo o chráněné stavby, popřípadě zvážit jejich výkup.

Vyhodnocení akustické situace z provozu silniční dopravy v zájmovém území -

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati a realizace přeložek silnice II/115 dochází v některých kontrolních výpočtových bodech vlivem přerozdělení silniční dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace ve stavech se záměrem až o 18,1 dB v denní době a o 17,8 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,0 dB v denní době a o 17,3 dB v noční době v roce 2040.

V lokalitě Radotín je ve všech kontrolních výpočtových bodech dodržen příslušný hygienický limit.

V lokalitě Lipence nedochází v posuzovaném kontrolním výpočtovém bodě, kde je překročen příslušný hygienický limit, ke zhoršení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V lokalitě Černošice je v některých kontrolních výpočtových bodech sice překročen příslušný hygienický limit, ale vlivem přerozdělení silniční dopravy zde dochází ke zlepšení akustické situace z provozu silniční dopravy, jedná se o body CER_463 (Zdeňka Lhoty čp. 463), CER_45 (Radotínská čp. 45) a CER_51a (Radotínská čp. 51). V některých dalších bodech jsou ve stavech se záměrem v okolí plánované přeložky silnice II/115 v chráněných venkovních prostorech staveb i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů, v jejichž chráněných venkovních prostorech stavby jsou kontrolní výpočtové body umístěny, v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční trati a plánované přeložky silnice II/115 bude v případě těchto objektů v dalších stupních projektové dokumentace nutné po

projednání s vlastníky prověřit vnitřní dispozice objektů a identifikovat okna do chráněných místností, aby kontrolní výpočtové body bylo možné umístit před chráněnými místnostmi. Dále bude nezbytné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření v podobě zajištění způsobu větrání objektů jiným způsobem než přirozeně okny, např. pomocí podtlakového větrání, rekuperace či VZT. Dalším možným řešením je po dohodě s vlastníky změna způsobu využití objektů tak, aby se nejednalo o chráněné stavby, popřípadě zvážit jejich výkup.

V následující části je uvedena Analýza chráněných staveb ovlivněných hlukem z dopravy a jsou okomentovány změny počtu ovlivněných obyvatel.

Z hlediska problematiky hluku lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření (protihlukové stěny a kolejnicové absorbéry), zároveň bude nutné pro zajištění plnění hygienických limitů hluku v dalším stupni projektové dokumentace projednat a navrhnout u vytipovaných objektů individuální protihluková opatření. Vliv záměru na akustickou situaci lze při dodržení uvedených opatření označit za akceptovatelný.

D. I. 3. 2. Vliv na vibrace –

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů (kompresory, sbíjecí kladiva, pěchy, vibrační válce apod.) nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Významný negativní vliv realizace záměru na chráněnou zástavbu se nepředpokládá.

Nelze vyloučit, že vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací. Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané komunikaci/železniči. Navrhovaný záměr probíhá na železničním tělese ve stávající stopě. Na trati je plánována optimalizace, která obsahuje kompletní rekonstrukci železničního svršku a spodku (nové šterkové lože, výměna kolejí, jejich pružné upevnění a přebroušení, bezстыková kolej). Tato rekonstrukce přinese celkově také snížení vibrací.

Z provedených měření, která byla realizována od roku 2011 nedošlo v žádném hodnoceném bodě k překročení hygienického limitu vibrací za dobu jejich působení T v obytných místnostech, který je dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro denní dobu stanoven na 81 dB a pro noční dobu 78 dB.

V rámci optimalizace dojde k obnově kolejového svršku a spodku. Všechny tyto změny povedou k lepší funkci kolejové dráhy jako celku. Lze tedy předpokládat, že vlivem uvedených úprav dojde ke snížení hodnot vibrací šířících se do okolí.

Z preventivních důvodů je doporučeno umístit antivibrační rohože ve staničení km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850, kde se koleje přiblíží k obytné zástavbě.

Z hlediska problematiky vibrací lze předpokládat, že výstavba ani provoz záměru nebude představovat významné riziko a lze ho označit za akceptovatelný. V části optimalizované železniční trati je doporučeno v některých úsecích optimalizované železniční trati umístit antivibrační rohože.

D. I. 3. 3. Vlivy na světelné znečištění

Samotné železniční těleso je již v současnosti osvětleno. Osvětlení venkovních drážních prostor je v řešeném úseku řešeno výbojkovými svítidly, která jsou umístěna na osvětlovacích stožárech

konstrukční výšky do 4–5 m. Podchody jsou osvětleny zářivkovými svítidly. Osvětlení je ovládáno automaticky soumrakovým čidlem nebo časovým spínačem.

V kapitole je popis možného vlivu osvětlení okolí drážního tělesa a komunikací. Uvedeny jsou i nové stavební objekty, které budou i nově osvětleny.

Dále je komentován primární negativní vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut rušení živočichů, případně riziko mortality živočichů v důsledku střetu s projíždějícími vozidly. Uvedený jev bude částečně eliminován oplocením železnice ve městě Černošice.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

D. I. 3. 4. Vlivy na zápach

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu. Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření zápachu lze označit za akceptovatelný.

D. I. 3. 5. Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Dle požadavku Hygienické stanice hl. m. Prahy v rámci zjišťovacího řízení záměru bylo zpracováno vyhodnocení vlivu neionizujícího záření předmětného záměru ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb., o ochraně zdraví před neionizujícím zářením, ve znění pozdějších předpisů, které tvoří přílohu č. 10 předkládané dokumentace EIA. Vyhodnocení je zaměřeno na nově navržené trafostanice, které mají být v rámci záměru realizovány a posouzení, zda tyto nové stavební objekty nebudou z hlediska elektromagnetického záření představovat riziko pro stávající obytnou zástavbu v okolí záměru.

Problematiku lze rozdělit do následujících dvou oblastí.

- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem ovlivnit radiokomunikační a telekomunikační provoz a způsobit elektromagnetické rušení. – zdrojem by mohly být trafostanice, pro které ale nejsou požadovány měřicí zkoušky po jejich zprovoznění. Toto vychází jak z charakteru předmětného zařízení, které ze své (elektro)technické podstaty nemůže být v bezporuchovém stavu zdrojem elektromagnetického rušení, neboť neobsahuje žádné významné výkonové aktivní prvky způsobující toto rušení, tak i ze širokého souboru provedených rutinních i přejímkových měření na trafostanicích v předchozích letech (cca v období 2007 – 2020), kdy nebylo zjištěno překročení zákonných či normativních limitů, zjištěné elektromagnetické emise byly podlimitního charakteru a výrazně nepřekračovaly ani elektromagnetické pozadí, tedy stav prostředí při vyloučení sledovaného zařízení z provozu.

- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem a působením ovlivnit živé organismy (včetně působení na zdraví člověka). – v textu jsou uvedeny výsledky plynoucí z měření realizovaném Státním zdravotním ústavem, Centrem laboratorních činností, Laboratoří pro fyzikální faktory (zkušební laboratoř č. 1206, akreditovaná ČIA podle normy ČSN EN ISO/IEC 17025), zkušební pracoviště – Národní referenční laboratoř pro neionizující elektromagnetická pole a záření, a dokladována protokolem č. 1.6/E/14/3 pro akreditovanou zkoušku č.86 vydaným ke dni 28. 2. 2014. Protokol je součástí přílohy č.

10 předkládané dokumentace EIA. Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že posouzení a vyhodnocení vlivu neionizujícího záření provedené Správou železnic, státní organizace lze plně aplikovat i pro navrhované trafostanice v rámci záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“, a lze objektivně konstatovat, že provozem dané stavby nedojde k negativnímu ovlivnění stávající či uvažované obytné zástavby.

Z hlediska problematiky radioaktivního záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Z hlediska problematiky elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv elektromagnetického záření souvisejícího s provozem záměru lze označit za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Začlenění kapitoly - Analýza chráněných staveb ovlivněných hlukem z dopravy do této části považují za vhodné, přestože se nejedná o obvyklé řešení.

Rozsah hodnocení vlivů na akustickou situaci v území je s ohledem na vstupní podklady pro hodnocený záměr zpracováván ve vyhovující rozsahu.

Posouzení vlivu záměru na akustickou situaci v území, vibrace a zápach a vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření bylo provedeno v plně dostačujícím rozsahu.

II.2.4.1.4 „D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody“

Pro potřeby procesu EIA daného záměru bylo zpracováno společností SUDOP PRAHA a.s. Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7. a vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES) bylo převzato z oznámení záměru (Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., prosinec 2019).

Ve fázi výstavby se předpokládá, že zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno dovážením vody provozním účelům v cisternách. V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru ani spotřeby vody, ale předpokládá se, že odběry budou malé. Vznik splaškových vod z hygienického zařízení (toalet) se nepředpokládá. Na staveništi budou umístěny chemické toalety, nebudou tedy vznikat běžné splaškové vody, ale odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech. Produkce technologických odpadních vod při výstavbě předmětného záměru nebude významná, odpadní vody budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, čištění komunikací využívaných při výstavbě, vlhčení betonů apod.

V období výstavby bude posuzovaný záměr mít nároky na vodu pouze při údržbě přeložek komunikace II/115, které jsou součástí záměru. V rámci železničních zastávek bude vznikat potřeba vody pro sociální zázemí, která však bude odpovídat potřebě vody ve stávajícím stavu. Odvod dešťových odpadních vod ze zemní pláně je v celém úseku navrženo převážně trativody, v zářezích skalních svahů rigoly s vyústěním do stávajících propustků nebo stávajících vodních toků nebo dále volně na terén na drážních pozemcích, u objektů stávajících mostů do nových příčných svodů s vyústěním na násypový svah s výtokovým objektem. Odvodnění povrchu pozemních komunikací je převážně navrženo podélným a příčným sklonem do okolního terénu a pláň vozovky do podélných trativodů, resp. do svahů násypového tělesa.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Berounka od toku Litavka po ústí do toku Vltava (ID - BER_0940). Předmětný úsek optimalizované železniční trati prochází územím v souběhu s vodním tokem Berounka a překračuje vodní tok Švarcavu. Předmětný úsek optimalizované železniční trati překračuje vodní tok Švarcava železničním mostem SO 04-38-53 Praha Radotín – Odb. Berounka, železniční most ev. km 14,143, který bude v rámci stavby rekonstruován.

Posuzovaný záměr zasahuje do:

- stanoveného záplavového území vodního toku Berounka. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu se záměrem stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pod č. j. 00878/2007/OŽP-Bab.
- stanoveného záplavového území vodního toku Radotínský potok. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu se záměrem tratí stanovil Magistrát hlavního města Prahy pod č. j. MHMP - 1419714/2014/OZP-II/Ka, 2014.

Následuje popis stavebních objektů, které zasahují do záplavových území s doplňující informací, že do záplavového území Radotínského potoka zasahují pouze provozní soubory se týkají realizace dálkové kabelizace včetně přenosových systému.

Dále jsou popsány omezení pro činnosti v záplavovém území dle § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Následují informace o zpracování povodňového a havarijního plánu.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru podzemních vod základní vrstvy Svrchní silur a devon Barrandienu (ID 62400), jehož výsledný kvantitativní stav je hodnocen jako dobrý.

V následujícím textu jsou popsány stavební práce během výstavby na vytipovaných stavebních objektech, při kterých by mohlo dojít k ovlivnění útvaru podzemních vod.

Dle mapy vrtné prozkoumanosti prezentované Českou geologickou službou je patrné, že se v blízkosti železniční trati nachází vrty/studny. Je však nutné konstatovat, že obec Černošice i městská část Praha- Radotín jsou napojeny na městský vodovod. Vzhledem k charakteru stavby – optimalizace stávající trati - se neočekává negativní ovlivnění vrtů/studen v blízkosti železnice, a to jak z hlediska kvality tak i kvantity vod.

Navrhovaný záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Stavba prochází od začátku stavby v úseku cca žkm 10,56 – 11,15 při severozápadní hranici ochranného pásma II. stupně povrchového vodního zdroje Praha – Podolí. Následují podrobné informace o požadavcích na činnosti v tomto ochranném pásmu.

V úseku cca žkm 12,17 – 13,2 prochází stavba při severní hranici ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (studny C1, C2, C3, C4). Zákres OPVZ je uveden v kap.C. II. 2. V ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně (studny C1, C2, C3, C4) se během výstavby bude nacházet zařízení staveniště č. 5.

V úseku staničení cca žkm 13,5 – 13,75 stavba zasahuje do ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (Obec – St). Zákres OPVZ je uveden v kap. C. II. 2. V ochranném pásmu vodního zdroje II. stupně (Obec – St) se během výstavby bude nacházet zařízení staveniště č. 6.

Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OP-PLZ).

Následuje podrobné vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na útvary povrchových vod a útvary podzemních vod a obecný návrh preventivních opatření před kontaminací povrchových a podzemních vod závadnými nebo nebezpečnými látkami.

Realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových, resp. podzemních vod. Uplatňování výjimek dle článku 4, odst.7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Ze záměru záplavových území v kap. C.II.2. a i z dostupných podkladů je zřejmé, že stavební objekty posuzovaného záměru nezasahují do záplavového území Radotínského potoka, což je v dokumentaci uvedeno, ale není vysvětleno ani popisem objektů odůvodněno, proč je uváděný zásah provozních souborů považován za zásah do zátopového území s možností ovlivnění zátopů a tím povodňových průtoků v potoce. Z pohledu posouzení celého záměru se jedná o nevýznamnou záležitost, která bude automaticky podrobně prověřena v rámci povolovacího procesu stavby, proto ji není potřeba v procesu EIA dále řešit.

Řešení dalších částí hodnocení – např. dotčené útvary povrchových a podzemních vod, ochranná pásma s citacemi z podmínek v nich platících a dalších obecných podmínek převzatých z podrobných příloh jsou velmi obsáhlá. Vzhledem k charakteru záměru a jeho technicky možných poměrně malých vlivů, by v dokumentaci plně postačilo uvést pouze závěry, které jsou velmi obsírně a podrobně řešeny v přílohách.

Za důležité z pohledu povolení realizace záměru je vždy změna vlivů na příslušnou složku životního prostředí. I z dostupných podkladů bylo možno toto porovnání vyhodnotit, a tak do Dokumentace samostatně prezentovat závěry tohoto porovnání. Potencionální rozdíly vlivů před a po realizaci záměru jsou v tomto případě velmi jednoduché, a i z textů v Dokumentaci a z přílohy je zřejmé, že jediné větší rozdíly vzniknou u odvodnění přeložky komunikace II/115 v Radotíně a Černošicích a pak by mohly vzniknout jedině při změně profilu potoka Švarcara. Všechny tyto problematiky nemohou mít neakceptovatelné negativní vlivy, protože budou automaticky podrobně posouzeny a projednány v rámci projektové přípravy stavby.

Dále nemám ke zpracování této kapitoly připomínky a se závěry hodnocením souhlasím.

Ostatní části hodnocení v této kapitole lze považovat za vyhovující pro tento proces EIA.

II.2.4.1.5 „D.1.5. Vlivy na půdu“

Navrhovaným záměrem je optimalizace stávající liniové železniční stavby, jejíž hlavní staveniště se v převážné části nachází na stávajícím drážním tělese. Řešené území je situováno částečně v zastavěném a částečně v nezastavěném území hl. m. Prahy (k. ú. Radotín) a Středočeského kraje (k. ú. Černošice).

Zábor ZPF -

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. K záborům pozemků chráněných jako ZPF dojde v obou dotčených katastrálních územích (k. ú. Černošice i Radotín).

Dle provedených analýz dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu v I. – IV. třídě ochrany ZPF, přičemž nejvíce trvale zabíraných pozemků v kategorii ZPF se nachází v I. třídě ochrany (8 455 m²) s mírou zastoupení 37,76 % a ve IV. třídě ochrany (7 317 m²) s mírou zastoupení této ochrany 32,68 %. Trvalý zábor na pozemcích ZPF II. třídy ochrany (2 962 m²) má míru zastoupení 13,23 % a zábor pozemků III. třídy ochrany (3 658 m²) má míru zastoupení 16,34 %. Obecně ve vztahu k dotčeným třídám ochrany lze záměr z hlediska velikosti vlivu označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu s odkazem na třídu ochrany za středně významný. Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace.

Zábor PUPFL -

Z důvodu realizace výhybny Kosoř dojde navrhovaným záměrem k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu celkem 402 m². Trvalý zábor lesních pozemků se předpokládá na pozemcích parc. č. 4180/8 a 4180/9 v k. ú. Černošice. Vzhledem k tomu, že dotčené pozemky PUPFL neslouží lesnímu hospodářství, nebude v tomto smyslu vliv navrhovaného záměru významný.

Ve vzdálenosti 50 m od okraje stavby se ve staničení od začátku úseku (žkm 10,561) do staničení cca žkm 12,0 nachází 11 pozemků určených k PUPFL. V celém takto vymezeném úseku stavby se dle mapy kategorizace ÚHÚL jedná o lesy zvláštního určení. Ve zbývajícím úseku stavby se v této vzdálenosti 50 m od okraje stavby žádné pozemky určené k plnění funkcí lesa nenachází. Kromě výše zmíněného zásahu do lesních pozemků na parc. č. 4180/8 a 4180/9 (k. ú. Černošice), k dotčení ostatních pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje stavby nedojde.

Znečištění půdy –

V textu jsou popsány standardní zdroje kontaminací z výstavby a provozu tohoto typu záměrů. V závěru je konstatováno, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální. Zvýšená pozornost je věnována stávajícímu železničnímu svršku. Štěrkové lože nelze přímo využívat na povrchu terénu, neboť vzorky K1 a K2 překročily limitní hodnoty, stanovené v tabulce 10.1 přílohy č. 10 vyhlášky č. 294/2005 Sb., u arsenu, kadmia, olova, sumy polycyklických aromatických uhlovodíků a uhlovodíků C₁₀–C₄₀. Záměr uvažuje s odtěžením štěrkového lože a jeho následnou recyklací (s výjimkou zřetelně kontaminovaných míst z výhybkových výměn) na recyklační základně situované na ploše zařízení staveniště v žst. Beroun u koleje č. 2.

Působením posypových materiálů ze zimní údržby (anorganické posypové soli) komunikace dochází ke zvýšení pH okolní půdy. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2–3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše požadových hodnot.

Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově nepředvídatelný stav. Při haváriích s únikem nebezpečných látek je třeba co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku a pomocí sorpčních materiálů, příp. mechanických zábran zabránit dalšímu šíření. Při likvidaci důsledků havárie je nezbytné postupovat podle platné legislativy.

Obecně však lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy –

Trasa posuzovaného záměru je vedena převážně ve stávající stopě železniční trati. V souvislosti s výstavbou navrhovaného záměru lze významné terénní úpravy předpokládat při realizaci přeložek silnice II/115 v Radotíně a Černošicích v rámci kterých budou zrušeny úrovňové přejezdy a nahrazeny nadjezdem v km 11,5 a podjezdem v km 13,6.

Podle údajů z archivu České geologické služby se v zájmovém území projektovaného záměru nenachází žádná poddolovaná území.

Podle evidence informačního serveru České geologické služby jsou v zájmovém území evidována sesuvná území evidována po čísly 5837 a 835. Jedná se o lokality potenciálních sesuvů, které nebyly sanovány. Navrhovaný záměr v žkm 11,9 – 12,0 nepatrně zasahuje do jižní části sesuvného území č. 5837. V rámci navazujících stupňů projektových příprav je třeba se v rámci podrobného geotechnického průzkumu stavby zaměřit na danou lokalitu a případně navrhnout příslušná technická opatření.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli protierozních opatření.

Z hlediska problematiky půd nebude výstavba ani provoz záměru představovat při respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na půdy lze označit za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Kromě požadavku na respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. , přičemž ta zásadní opatření by měla být začleněna do kap. D.IV. dokumentace nemám ke zpracování této kapitoly připomínky a s hodnocením souhlasím.

II.2.4.1.6 „D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje“

Definice přírodních zdrojů vyplývá z § 7, odst. 1 a 2 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s realizací a provozem záměru je třeba se zaměřit na možné ovlivnění následujících přírodních zdrojů: biota, vody (povrchové a podzemní), horninové prostředí a půdy.

Problematika vlivu záměru na biotu je podrobněji komentována v kapitole D. I. 7. Vlivy záměru na povrchové a podzemní vody jsou posouzeny v kapitole D. I. 4., vlivy záměru na půdy pak v kapitole D. I. 5. Z tohoto důvodu nejsou vlivy na tyto přírodní zdroje v této kapitole více komentovány. Souhrnně lze konstatovat, že nebyly zjištěny významné nepříznivé vlivy záměru na tyto přírodní zdroje.

Dále v textu je věnována pozornost vlivu záměru na horninové prostředí.

V trase posuzované stavby se nenachází žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje. Podle údajů České geologické služby se v zájmovém území projektovaného záměru nenachází ani žádná poddolovaná území.

Negativní ovlivnění horninového prostředí ve fázi realizace ani provozu záměru se při důsledném dodržování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. nepředpokládá.

Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu je žádoucí, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality pro realizaci optimalizovaného úseku železniční trati byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru. Toto opatření je převzato jako součást záměru (viz kapitola B. I. 6. předkládané dokumentace EIA).

Z hlediska problematiky přírodních zdrojů nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na přírodní zdroje lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Využití odkazů na zpracování některých problematik v dalších částech Dokumentace není sice příliš názorné, ale s ohledem na omezení zbytečného nárůstu Dokumentace a významu hodnocených problematik s tímto řešením souhlasím.

Kromě požadavku na respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. , přičemž ta zásadní opatření by měla být začleněna do kap. D.IV dokumentace nemám ke zpracování této kapitoly další připomínky a s hodnocením souhlasím.

Kapitola je zpracována v potřebném rozsahu pro tento proces EIA, se závěry hodnocení souhlasím.

II.2.4.1.7 „D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost“

V začátku kapitoly je úvod ve kterém je popsáno, jak je biologická rozmanitost pro potřeby procesu EIA chápána a z jakých podkladů hodnocení vychází.

D. I. 7. 1. Vlivy na faunu –

V zájmovém území navrhovaného záměru byl proveden Biologický průzkum, který je uveden v samostatné příloze č. 6 předkládané dokumentace EIA. Součástí Biologického průzkumu je samostatný zoologický průzkum (Ing. Vojtěch Kos, září 2019).

V průběhu roku 2020 byl v rámci terénních průzkumů ověřován stav výskytu živočichů zjištěný ve výše uvedeném Biologickém průzkumu ze září 2019. Kontrolní návštěvy lokality proběhly 28. 8., 14. 11. a 15. 11. 2020 a dříve prezentované výsledky potvrdily.

Zájmové území pro účely zoologického průzkumu bylo rozděleno do následujících tří dílčích segmentů.

Během zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost 130 živočišných druhů (z toho 66 taxonů obratlovců a 64 taxonů bezobratlých). Dále bylo zoologickým průzkumem zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které

mají vazbu na dotčené území. Jedná se o tyto zástupce fauny – Čmelák (*Bombus* sp.), Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), Kavka obecná (*Corvus monedula*), Krahujec obecný (*Accipiter nisus*), Slepýš křehký (*Anguis fragilis*), Veverka obecná (*Sciurus vulgaris*) a Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*). Obecně lze konstatovat, že posuzovaná modernizace železniční trati vyvolá zejména přímé ovlivnění biotopů a organismů na ně vázaných. Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávající železnice, bude toto ovlivnění malé.

Řešený traťový úsek v ploše záboru půd není s výjimkou území přírodní rezervace Staňkovka biotopově, druhově ani krajinářsky příliš cenný, a to zejména v intravilánu Černošic a MČ Praha-Radotín. Záměrem dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les, které poskytují útočiště některým druhům bezobratlých a z obratlovců zejména jako potenciální hnízdiště ptákům. V souvislosti s odstraněním vegetace dojde k částečnému snížení potravních a hnízdních příležitostí v dotčeném území.

Dalším z obecně předpokládaných vlivů je rušení. Populace živočichů, kteří území využívají, jsou do jisté míry navyklí stávajícímu provozu na železnici. Během realizace stavby dojde ke zvýšenému pohybu osob a stavebních mechanismů v území, zároveň dojde k navýšení hluchosti. Tyto vlivy po ukončení stavebních činností odezní.

Trasa záměru je dominantně situována v území, které nemá přílišnou hodnotu z hlediska biodiverzity s výjimkou lokalit se zákonnou ochranou přírodních faktorů (ÚSES, VKP, PR Staňkovka).

Rámcový entomologický průzkum probíhal zejména na potenciálních místech výskytu zvláště chráněných druhů živočichů, a především se zaměřením na brouky, denní motýly a blanokřídlé. V průběhu terénních pochůzek byly zastíženy převážně druhy eurytopní, široce rozšířené druhy. V trase záměru byl zastížen jeden zvláště chráněný rod z kategorie bezobratlých – čmeláci rodu *Bombus*. Vliv záměru na populace čmeláků v dotčené oblasti lze označit jako zanedbatelný.

Výskyt obojživelníků v ploše ovlivněné záborem půdy byl recentně potvrzen pro zvláště chráněnou ropuchu obecnou (*Bufo bufo*), náhodný výskyt řady druhů v rámci migrací v suchozemské fázi života je velmi pravděpodobný. Během průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost dvou zvláště chráněných druhů plazů – ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), kteří jsou shodně dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, řazeni do kategorie silně ohrožený druh.

V širším zájmovém území nebyla prokázána přítomnost reprodukční nádrže obojživelníků. Z hlediska migrace záměr nelze hodnotit jako problematický.

I přes výše uvedené skutečnosti lze k minimalizaci ovlivnění populací všech zastížených druhů plazů doporučit načasování začátku stavebních činností, zejména terénních úprav tak, aby nezačínaly se začátkem kladení vajec (cca období květen až červen) a následného vylíhnutí mladých jedinců (cca srpen až září).

V ose záměru, stejně jako v blízkém okolí se vyskytují převážně běžné lesní, luční a zejména synantropní druhy ptáků. V průběhu terénních pochůzek byl prokazatelně potvrzen výskyt tří zvláště chráněných druhů: kavky obecné (*Corvus monedula*), krahujce obecného (*Accipiter nisus*) a vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*).

Vzhledem ke skutečnosti, že avifauna má velmi dobré migrační schopnosti a většina zastížených jedinců využívá zájmové území pouze k záletům za potravou či jako úkryt, lze považovat celkový vliv záměru na tuto skupinu obratlovců za minimální.

U savců bylo sledováno zejména vedení migračních tras v oblasti a jejich eventuální křížení s trasou záměru. Relativně hojný je v celé délce optimalizovaného úseku železniční trati výskyt druhů

vázaných na sídla. V zájmovém území se vyskytují běžní zástupci savců, včetně jednoho zvláště chráněného druhu – ohrožená veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

V průběhu stavebních prací dojde k zásahu do biotopů obecně i zvláště chráněných druhů živočichů a k fyzické likvidaci řádově jedinců. Tyto negativní přímé vlivy, stejně jako vlivy nepřímé (např. rušivé vlivy v podobě přítomnosti osob, zvýšená hluková a rozptylová zátěž aj.) lze, i s přihlédnutím k charakteru záměru a převažujícímu charakteru zájmového území (zastavěné území, drážní pozemky), považovat za přijatelné.

Dále jsou uvedeny požadavky, které mají za úkol snížit negativní vlivy výstavby a provozu na mortalitu a rušení živočichů.

V další části kapitoly je podrobně řečena problematika migrace. Jsou dokladovány technická řešení rekonstrukce propustků a mostků včetně výkresových příloh. Stávající propustky ale i mostky jsou vesměs nahrazovány propustkem DN1200, popř. do DN 800. Migrační potenciál všech nových propustků byl vyhodnocen jako vyhovující pro kategorie živočichů C (savci střední velikosti).

Z hlediska problematiky vlivu na faunu nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na faunu lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

D. I. 7. 2. Vlivy na flóru

V zájmovém území navrhovaného záměru byl proveden Biologický průzkum, který je uveden v samostatné příloze č. 6 předkládané dokumentace EIA. Součástí Biologického průzkumu je samostatný botanický průzkum (Ing. Tomáš Adam, září 2019).

V zájmovém území byl také proveden dendrologický průzkum (Mgr. Radim Kočvara, listopad 2020), který je uveden v samostatné příloze č. 7 předkládané dokumentace EIA.

Během přípravy dendrologického průzkumu byl v rámci terénních průzkumů ověřován rovněž stav výskytu rostlin zjištěný ve výše uvedeném Biologickém průzkumu ze září 2019. Kontrolní návštěvy lokality proběhly 28. 8., 14. 11. a 15. 11. 2020 a dříve prezentované výsledky potvrdily.

V zájmovém území je možné velkou část biotopů charakterizovat spíše jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem, podstatná část území není určena. Ve sledovaném území byly mapovány pouze lesní porosty v PR Staňkovka. S železniční tratí sousedí převážně biotop L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy, u Radotína i menší ploška L6.5B Acidofilní teplomilné doubravy - ostatní porosty.

V rámci botanického průzkumu byly v širším zájmovém území nalezeny dva zvláště chráněné druhy rostlin dle prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tařici skalní (*Aurinia saxatilis*), která byla nalezena na skále u mostu na levém břehu Berounky. Její výskyt nijak nekoliduje s navrhovaným záměrem optimalizace trati. Dále byly v širším zájmovém území zjištěny tři tisy červené (*Taxus baccata*), nalezené v zastávce Černošice. Jde o jedince vysazené v rámci výsadeb okrasných dřevin v zahradě, proto se na uvedený druh nevztahuje ochrana dle § 49 odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Pro tyto exempláře není nutné žádat o výjimku ze zákazů stanovených pro zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu ustanovení § 56 téhož zákona.

Posuzovaná modernizace železniční trati vyvolá zejména přímé ovlivnění biotopů a organismů na ně vázaných. Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávající železnice, bude toto ovlivnění minimální.

Realizaci záměru lze zejména ve fázi výstavby předpokládat přeměnu přírodě blízkých rostlinných společenstev ve prospěch druhů nitrofilních (či nepůvodních), což v konečném důsledku může vést ke kvantitativním a kvalitativním změnám populací živočichů v daném území. V případě dodržování pracovní kázně, havarijních a povodňových plánů lze očekávat míru negativního vlivu za minimální.

Ve spojení se stavebními činnostmi roste také riziko zavlékání nových druhů invazních rostlin a další šíření druhů v území již přítomných.

Dřeviny rostoucí mimo les -

V rámci dotčených ploch bylo dendrologickým průzkumem identifikováno 56 taxonů dřevin. Kromě autochtonních druhů je zde řada individuálních výsadeb nepůvodních dřevin. K nejhojnějším druhům v území patří trnovník akát *Robinia pseudacacia* (přes 20 % dřevin, přes 50 % ploch), z dalších javor klen *Acer pseudoplatanus* (7 % dřevin), ostatní dřeviny zauímají do 5 % dřevin a méně. Častý je zejména v severní části území rovněž invazní javor jasanolistý *Acer negundo*, pozoruhodné jsou pak starší vysazené pajasany žláznaté *Ailanthus altissima* v intravilánu Černošic. Místy jsou porosty dřevin silně porostlé liánovitou bylinou štětincem laločnatým *Echinocystis lobata*.

V území bylo identifikováno 121 stromů s obvodem do 80 cm, 147 stromů s obvodem nad 80 cm a 76 185 m² křovin a dřevin v zapojených plochách.

Vegetační úpravy -

Vegetační úpravy na vlastní stavbě optimalizace železniční trati nejsou navrhovány z důvodu zachování bezpečnosti, např. rozhledových vzdáleností, ochrana trakce apod. Trasa přeložky komunikace II/115 v Černošicích bude vedena převážně v odřezu mezi zárubní zdí a železniční tratí, částečně překrytá galerií. Zde není účelné ozelenění líce zdi nebo galerie z důvodu možné kolize vegetace se železničním provozem nebo také nemožnosti údržby a zalévání zeleně. Možným místem ozelenění jsou svahy zářezu přeložky komunikace podél opěrné zdi pro chodník pro pěší, která bude včetně svahů ve správě města Černošice.

Navrhovaný záměr počítá s výsadbou případné náhradní výsadby, kterou stanoví orgán ochrany životního prostředí v rámci povolení ke kácení. Vzhledem k výše uvedenému vysvětlení budou náhradní výsadby realizovány pravděpodobně mimo zábor stavby, v intravilánu dotčených obcí. Dle srovnatelných železničních i silničních staveb byla odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou by mohl orgán ochrany přírody požadovat jako kompenzaci za kácení:

- 500 ks stromů,
- 2 000 ks keřů,
- 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s valem.

V rámci náhradní výsadby je uvažováno s výkopem jamky, hnojením, zaléváním, ochrannými kůly a následnou údržbou až 5 let.

Z hlediska problematiky vlivu na flóru nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na flóru lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

D. I. 7. 3. Vlivy na biologickou rozmanitost a ekosystémy

Celý záměr je situován na levém břehu řeky Berounky, a to přibližně mezi zastávkou Černošice-Mokropsy a okrajem žst. Praha-Radotín. Stávající drážní pozemky jsou v rámci údržby více či méně prořezávány, případně i ošetřeny herbicidy proti šíření nežádoucích invazivních druhů dřevin, především trnovníku akátu včetně přírodovědně nejceněnějšího úseku kolem PR Staňkovka, což má bezpochyby vliv na biodiverzitu fauny a flóry. Řešený traťový úsek v ploše záboru půd není s výjimkou přírodní rezervace biotopově, druhově ani krajinářsky příliš cenný, a to i díky tomu, že trať převážně prochází intravilánem města Černošice a městskou částí Praha-Radotín. Jedná se o poměrně hustě zastavěná území s mnoha dopravními osami, vazbami a inženýrskými sítěmi.

Dotčené území záměrem představuje především stávající těleso železniční trati, s minimální biologickou rozmanitostí. Naopak okrajové úseky tělesa železnice především ve výše zmíněném území v oblasti podél přírodní rezervace či případně území navrhované přeložky silnice II/115 v Radotíně již zahrnují pestrou mozaiku biotopů, zejména zemědělských ploch. Je evidentní, že diverzita okrajů železniční trati souvisí především s navazujícími biotopy a výskyty živočichů v okolí. Optimalizace trati bude mít zcela minimální případně dočasný negativní vliv na biodiverzitu, který je tak charakterizován jako celkově zanedbatelný. Významnými budou především opatření na minimalizaci negativního vlivu na okolí v průběhu stavby, a rekultivace dotčených ploch.

Ovlivnění biodiverzity je minimalizováno řadou navržených opatření (kapitola B. I. 6.), ke kterým patří např. časové termínování prací.

Při posouzení vlivu záměru na biodiverzitu bylo mj. hodnoceno, zda je předložený záměr v souladu s definovanými prioritami v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR *Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025*. Tento strategický dokument zohledňuje současné mezinárodní závazky, zejména Strategii EU pro oblast biodiverzity do roku 2030 a Strategický plán Úmluvy o biologické rozmanitosti (CBD) do roku 2020, stejně tak i opatření definovaná Státní politikou životního prostředí.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025 definuje následující čtyři prioritní oblasti. Vztah k předmětnému záměru lze identifikovat především u priority 2. a 3.

Z hlediska priority 2. *Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů* lze vlivem předmětného záměru předpokládat zásah do ochranného pásma přírodní rezervace Staňkovka v úseku trati mezi severovýchodním okrajem Černošic a jihozápadním okrajem Radotína. Samotná přírodní památka je charakteristická lesními biotopy, do kterých však záměrem nebude v žádném případě zasahováno. Ve stejném úseku trať prochází cca 20 m od jižní hranice CHKO Český kras, který je nejvýznamnějším velkoplošným zvláště chráněným územím širokého okolí mezi Berounem a Prahou. K jeho dotčeným navrhovaným záměrem ovšem nedojde.

Z pohledu priority 3. *Šetrné využívání přírodních zdrojů* lze konstatovat, že předmětný záměr optimalizace železniční trati vzhledem ke svému charakteru zasahuje převážně do ploch, které představují stávající železniční úsek. Mimo stávající těleso železnice budou realizovány především dvě

přeložky silnice II/115. Přeložka silnice II/115 v Radotíně bude procházet po aktuálně zemědělsky využívaných pozemcích, přeložka silnice II/115 v Černošicích bude procházet intravilánem města. Na pozemcích dotčených z hlediska ochrany ZPF lze vliv záměru považovat za středně významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v kapitole B. I. 6. jako akceptovatelný. Vliv na lesních porosty (PUPFL) je vzhledem k plánovanému rozsahu dotčení nevýznamný. Při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální. Plochy dočasných záborů ZPF budou po ukončení jejich využití rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být navráceny do ZPF.

Z hlediska problematiky vlivu na biologickou rozmanitost a ekosystémy nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na biologickou rozmanitost a ekosystémy lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Podrobné uvedení technických řešení stávajícího a navrhovaného stavu rekonstrukce propustků a mostků, které zabírá 11 stránek by stačilo uvést v příloze. Z pohledu procesu EIA je zásadní, zda nově navržené objekty vyhoví požadované kategorii pro migraci. Vzhledem ke stávající projekční praxi není příliš pravděpodobné, že by technické řešení těchto objektů zůstalo v následujících stupních projektové přípravy stavby stejné a z pohledu procesu EIA to není nutné.

U dřevin rostoucích mimo les jsou uvedeny počty dřevin, ale není uveden ani předpokládaný rozsah kácených dřevin a popř. dřevin v zapojených plochách.

Kromě požadavku na respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. , přičemž ta zásadní opatření by měla být začleněna do kap. D.IV dokumentace nemám ke zpracování této kapitoly další připomínky a s hodnocením souhlasím.

Ostatní části kapitoly jsou zpracovány ve vyhovujícím rozsahu pro tento proces EIA a s jejími závěry souhlasím.

II.2.4.1.8 „D.1.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce“

D. I. 8. 1. Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES) –

V textu jsou uvedeny prvky ÚSES, které jsou v kolizi či blízkosti záměru a je popsáno jejich možné ovlivnění záměrem. V závěru je konstatováno, že z hlediska problematiky vlivu na územní systém ekologické stability nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na územní systém ekologické stability lze označit za akceptovatelný.

D. I. 8. 2. Vlivy na významné krajinné prvky (VKP)

V řešeném území se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází významné krajinné prvky dané § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „VKP ze

zákoná“). Jedná se o vodoteč Švarcava s drobnou údolní nivou, kterou v km 14,143 přechází stávající železniční most. Zároveň se jedná o lesní porosty („VKP ze zákona“) jejich částečné dotčení se očekává rovněž ve fázi výstavby, kdy se uvažuje jejich kácení. Vlivem záměru dojde k trvalému záboru cca 402 m² pozemků určených k plnění funkcí lesa

Z hlediska problematiky vlivu na významné krajinné prvky nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na významné krajinné prvky lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

D. I. 8. 3. Vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky a památné stromy

Navrhovaný záměr v km 11,7–13,5 hraničí s chráněnou krajinnou oblastí Český kras. Z hlediska zonace velkoplošného zvláště chráněného území jde o I. a II. zónu ochrany CHKO. Navrhovaným záměrem ve fázi výstavby ani provozu nebude do chráněné krajinné oblasti zasahováno. Z maloplošných zvláště chráněných území hraničí železniční trať v km 11,8 – 12,7 s přírodní rezervací Staňkovka. V úseku km 11,755 - 12,765 se nachází její ochranné pásmo, kterým optimalizovaná železniční trať prochází. Dle Plánu péče o přírodní rezervaci Staňkovka na období 2020–2029 je konstatováno, že ochranné pásmo přírodní rezervace prakticky není a ani nemůže být funkční vzhledem k tomu, že železniční trať se nachází v blízkosti hranice přírodní rezervace. Z hlediska hospodářského nebo jiného využití ochranného pásma nejsou stanoveny žádné zásady. Vlivem realizace záměru nedojde v tomto ohledu ke změně.

Řešené území se nenachází na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. K ovlivnění přírodních parků navrženým záměrem nedojde.

Přímo v zájmovém území navrhovaného záměru se žádný památný strom nenachází. Nejbližší posuzovanému záměru se nachází cedr atlaský (p. č. 674/1, k. ú. Černošice) v Černošicích, ve vzdálenosti 390 m od trati a jilm habrolistý (p. č. 6211/16, k. ú. Černošice) v Černošicích na levém břehu Berounky. K ovlivnění památných stromů navrženým záměrem nedojde.

Z hlediska problematiky vlivu na zvláště chráněná území nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na zvláště chráněná území lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Vliv záměru na přírodní parky či památné stromy lze vyloučit.

D. I. 8. 4. Vlivy na soustavu NATURA 2000 –

V zájmovém území záměru se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Kulivá hora [CZ0210409], která se nachází cca 2 km od navrhovaného záměru. Nejbližší ptačí oblastí je Křivoklátsko [CZ0211001], které se nachází cca 21 km od navrhovaného záměru.

K ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000 daným záměrem vydal své stanovisko dne 30. 9. 2020 Odbor ochrany přírody a krajiny Magistrátu hl. m. Prahy (č. j. MHMP 1487550/2020) a dne 15. 10. 2020 Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje (č. j. 135080/2020/KUSK) v rámci, kterých byl vliv záměru na evropsky významné lokality či ptačí oblasti vyloučen.

Z hlediska problematiky vlivu na soustavu NATURA 2000 nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na soustavu NATURA 2000 se nepředpokládá.

D. I. 8. 5. Vlivy na krajinu a krajinný ráz –

Pro posouzení vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz a estetické charakteristiky území je podstatné hodnotit stavbu dle určujících objektivních faktorů krajinného rázu území. Při hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz byla vzata v úvahu následující zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Podrobně posouzeny jsou v textu Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky, Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ), Vliv na významné krajinné prvky (VKP), Vliv na kulturní dominanty, Vliv na estetické hodnoty a Vliv na harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Vliv na významné krajinné prvky (VKP) byl vyhodnocen jako středně silný, přičemž se nepředpokládá významnější dotčení VKP. Dotčení budou převážně okrajového charakteru. Zásah do kulturních dominant byl klasifikován jako žádný. Vlivy na ostatní charakteristiky byly vyhodnoceny jako slabé.

Dále je uveden komentář vybraných stavebních objektů. Jsou přiloženy výkresy, ve kterých jsou označena území, ze kterých bude viditelná přeložka silnice II/115 v Černošicích.

Plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Z hlediska problematiky vlivu na krajinný ráz nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na krajinný ráz lze označit za akceptovatelný

Posouzení zpracovatele posudku

Celá kapitola D.I.8. je zpracována ve zcela vyhovujícím rozsahu včetně odkazů na samostatné přílohy dokumentace. K jejímu vyhodnocení a závěrům nemám připomínky.

II.2.4.1.9 „D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů“

D. I. 9. 1. Vlivy na hmotný majetek –

V trase plánované „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ se nacházejí stávající objekty, které jsou v kolizi s nově navrhovaným řešením kolejíště, přeložkou silnice II/115 v Černošicích, podchodů, přístupů na nástupiště apod. K demolici je navrženo několik objektů, které jsou dále v textu uvedeny.

Z hlediska problematiky vlivu na hmotný majetek nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za akceptovatelný.

D. I. 9. 2. Vlivy na kulturní památky

Podle Ústředního seznamu kulturních památek ČR jsou v zájmovém území evidovány kulturní památky, jejichž seznam je uveden v tabulce v kap. C. II. 8. předkládané dokumentace EIA. K dotčení žádné kulturní památky navrhovaným záměrem nedojde.

Z hlediska problematiky vlivu na kulturní památky nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na kulturní památky se nepředpokládá.

D. I. 9. 3. Vlivy na archeologická naleziště

Dle Státního archeologického seznamu spadá většina území do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů a ÚAN I.

Mapová služba Území s archeologickými nálezy (UAN) obsahuje data Státního archeologického seznamu ČR. Zájmové území od km 13,6 do km 15,6 prochází územím archeologických nalezišť II. kategorie - území, kde se pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů pohybuje v rozmezí 51 – 100%.

Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska problematiky vlivu na archeologické aspekty nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na archeologické aspekty lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

Problematika ochrany archeologických nalezišť bude automaticky pro tento záměr a území řešena v dostatečném rozsahu v rámci povolovacího procesu stavby, není proto potřeba v rámci procesu EIA navrhovat žádná další opatření.

S hodnocením ostatních částí této kapitoly souhlasím, je zpracováno ve zcela vyhovujícím rozsahu pro tento proces EIA.

II.2.4.2 „D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích“

Fáze výstavby –

Možná rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru plynou především z produkce emisí znečišťujících látek do ovzduší, případně hlukem ze staveniště a obslužné staveništní dopravy. Tyto faktory jsou podrobně popsány v Akustickém posouzení a Rozptylové studii (příloha č. 2 a 3 předkládané dokumentace EIA).

Při výstavbě záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Během výstavby může být v případě havárie podzemní i povrchová voda kontaminována úniky pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Speciální pozornost z tohoto pohledu bude třeba věnovat úpravě mostního objektu přes vodní tok Švarcava. Při případné havárii bude zahájeno sanační čerpání, výstavba norných stěn na vodním toku a v dekontaminační jednotce budou odstraněny ropné produkty z čerpané vody.

Pro období výstavby bude vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 450/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který bude následně schválen vodoprávním orgánem.

Předmětný záměr bude zasahovat do záplavového území Radotínského potoka a Berounky. Vzhledem k tomu bude vypracován povodňový plán stavby dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a dle TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Horninové/půdní prostředí může být v havarijním případě během výstavby záměru kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude kontaminovaná zemina/hornina ihned vytěžena a odvezena na zabezpečenou skládku.

Riziko teroristického činu ve fázi výstavby záměru se nepředpokládá.

Obecně lze konstatovat, že environmentální rizika při haváriích a nestandardních stavech budou minimalizována, resp. eliminována v souvislosti s realizací celé řady opatření ve fázi výstavby (viz kapitola B. I. 6., resp. D. IV.). Tato opatření vyplývají především z příslušné legislativy v oblasti ochrany životního prostředí, resp. z jednotlivých složkových zákonů.

Fáze provozu -

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojená především s dopravními nehodami na dotčené železniční trati či silnici.

Riziko teroristického činu ve fázi provozu záměru se nepředpokládá.

Předmětný záměr zasahuje do záplavového území toků Radotínský potok a Berounka. Vzhledem k tomu, musí být vypracován povodňový plán stavby, který splňuje náležitosti určené zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a TNV 75 2931 „Povodňové plány“.

Při provozu záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit na minimum.

Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě na předmětné železniční trati či silnici. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasivých látek a látek vyplavených při hašení.

Prevenčí dopravních nehod na železniční trati či silnici je dodržování předpisů a dopravního značení.

Při úniku nebezpečných látek bude co nejrychleji zabráněno jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

Veškeré havárie budou hlášeny příslušným orgánům (Policie ČR, Záchranný hasičský sbor apod.).

Posouzení zpracovatele posudku

Ze zákresu záplavových území v kap. C.II.2. a i z dostupných podkladů je zřejmé, že stavební objekty posuzovaného záměru nezasahují do záplavového území Radotínského potoka, což je v dokumentaci uvedeno, ale není vysvětleno ani popisem objektů odůvodněno, proč je uváděný zásah provozních souborů považován za zásah do zátopového území s možností ovlivnění zátopu a tím povodňových průtoků v potoce

Zbývající část kapitoly je zpracována ve vyhovujícím rozsahu.

II.2.4.3 „D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů“

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo nepředstavuje záměr významné zvýšení rizika pro veřejné zdraví.

Z hlediska vlivů záměru na ovzduší a klima, hlukovou situaci v území, světelné podmínky, povrchové a podzemní vody, půdy, přírodní zdroje, biologickou rozmanitost, krajinu a její ekologické funkce či kulturní dědictví nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru za předpokladu dodržení stanovených opatření představovat riziko pro životní prostředí v daném území.

Přesnější definování velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je předmětem předchozích kapitol D. I. a D. II. Na základě závěrů těchto kapitol vztažených k jednotlivým složkám životního prostředí lze konstatovat, že vlivem realizace záměru nedojde k překročení hranice ekologické únosnosti území ani k negativní změně poměrů v území, které by výrazně ovlivnily míru jeho zatížení. Jak je uvedeno výše v textu, nepředpokládá se vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem záměru, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

Předmětný záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje liniovou dopravní stavbu, které se dotýká území hl. m. Prahy (MČ Praha-Radotín) a Středočeského kraje (obec Černošice). Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Posouzení zpracovatele posudku

Kapitola obsahuje stručné souhrnné hodnocení jednotlivých vlivů. Pro potřeby hodnocení tohoto záměru považují způsob zpracování i uvedené závěry za vyhovující.

II.2.4.4 „D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí (např. post-projektová analýza), které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně“

Navržená opatření v dokumentaci byla standardně rozdělena pro fázi projektových příprav, pro kterou bylo stanoveno 11 podmínek, fázi výstavby se 4-mi podmínkami a fázi provozu s 2 podmínkami.

Dále je obecně doporučen monitoring vybraných složek životního prostředí – biomonitoring, monitoring hluku a vibrací, kvality ovzduší, povrchových a podzemních vod, půd. Monitoringem životního prostředí ve fázi před zahájením výstavby, ve výstavby a provozu (včetně provozu po několikaletém využívání záměru) dojde mj. k ověření a potvrzení účinnosti všech opatření navržených v předkládané dokumentaci EIA.

Celkem je tedy v dokumentaci stanoveno 17 podmínek a doporučení pro provádění monitoringu.

Posouzení zpracovatele posudku

Celkově lze konstatovat, že v dokumentaci (nejen v této kapitole, ale i v ostatních dílčích kapitolách) byly podchyceny všechny zásadní potřebné požadavky pro tento proces EIA a navržené podmínky dávají dostatečný podklad pro stanovení podmínek v návrhu stanoviska.

II.2.4.5 „D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí“

V kapitole je uveden výčet použitých metod hodnocení s podrobným komentářem podkladů pro dopravu, hluk, ovzduší, klima, vlivy na zdraví obyvatel, vody, Krajinný ráz, fauna a flóra a další hodnocené problematiky.

Posouzení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru a způsob zpracování jednotlivých studií považuji zpracování této kapitoly pro potřeby tohoto procesu EIA za plně vyhovující.

II.2.4.6 „D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích“

V úvodu je informace, že dokumentace EIA o vlivu záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ na životní prostředí a veřejné zdraví byla zpracována na základě posledních, nejaktuálnějších verzí podkladů návrhu záměru společností SUDOP PRAHA a.s. – projektové dokumentace pro územní řízení. Podrobnost hodnocení vlivů záměru tak odpovídá danému stupni projektové dokumentace.

Dále jsou podrobněji specifikovány obtíže a nedostatky podkladů pro fázi výstavby, doprava, hluk a ovzduší, vyhodnocení vlivu hluku na veřejné zdraví a vyhodnocení vlivu znečištění ovzduší na veřejné zdraví.

V závěru je konstatování, že při zpracování dokumentace se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by znemožňovaly řádné posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Posouzení zpracovatele posudku

Kapitola je zpracována ve vyhovujícím rozsahu pro tento proces EIA.

II.2.5 „E. Porovnání variant řešení záměru“

Posuzovaný záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ je z hlediska technického řešení posuzován v jedné variantě, která vychází z návrhu společnosti SUDOP PRAHA, a. s. V minulosti však bylo zvažováno variantní řešení přeložky silnice II/115 v Černošicích a související galerie, které je součástí řešeného záměru. Jednotlivé prověřované varianty této přeložky vč. zdůvodnění vybrané (a aktuálně posuzované) varianty jsou uvedeny v kap. B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Dále jsou informace o jednotlivých časových horizontech, ve kterých je provedeno posuzování některých vlivů.

Zpracování dokumentace EIA pro jednotlivé, výše uvedené, hodnocené stavy umožnilo vytvořit si podrobnou představu o příspěvcích záměru k hlukové zátěži a znečištění ovzduší v daném území nebo vlivech na zdraví obyvatel. Konkrétní vyhodnocení vlivů jednotlivých stavů na životní prostředí je předmětem předchozích kapitol dokumentace EIA.

Z provedených posouzení vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí ani významné negativní vlivy na zdraví obyvatel. U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby ani povozu záměru k výrazným negativním změnám.

Posouzení zpracovatele posudku

Zásadní informací je, že záměr byl předložen invariantně. Informaci o předchozích subvariantách považuji za vhodnou, přestože je i v kap. B.I.5. Informace o časových horizontech je uvedena v příslušných kapitolách, a proto ji zde nepovažuje za zcela nezbytnou.

II.2.6 „F. Závěr“

Po krátkém úvodu je zde uveden zásadní názor zpracovatelů dokumentace –

Z provedených posouzení uvedených v kapitolách D. I. 1. až D. I. 9. dokumentace EIA vyplývá, že realizace záměru nebude v případě dodržení všech navržených opatření uvedených v kap. B. I. 6., resp. D. IV. především však protihlukových opatření (protihlukových stěn, kolejnicových absorbérů a individuálních protihlukových opatření) představovat významné zhoršení životního prostředí a že záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí bude akceptovatelný.

Posuzovaný záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ lze při respektování navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí doporučit k realizaci.

Posouzení zpracovatele posudku

Zpracování této kapitoly je vyhovující, a to včetně jednoznačného názoru zpracovatele dokumentace na možnost realizace záměru.

II.2.7 „G. Všeobecné shrnutí netechnického charakteru“

V úvodu kapitoly jsou hlavní údaje o záměru a jeho kapacitách a odůvodnění potřeby záměru.

Následuje shrnutí výsledků hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí dle členění v kap. D.I. včetně v úvodu uvedeného komentáře dopravních podkladů.

Posouzení zpracovatele posudku

V kapitole bych ještě uvítal jednoznačný názor zpracovatele, zde je možno navržený záměr realizovat tak jak je uvedeno v předcházející kapitole. Dále informace o navržených podmínkách výstavby možným přeshraničním vlivu. Tyto informace jsou uvedeny v jiných částech dokumentace, jde proto o formální nedostatky.

Zbývající část kapitoly je zpracována v plně vyhovujícím rozsahu.

II.2.8 „H. Přílohy“

Dokladová část

- Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
 - Městský úřad Černošice, odbor územního plánování (vyjádření ze dne 11. 11. 2020, č.j. MUCE 15646/2000 OUP)
 - Městský úřad Černošice, odbor územního plánování (vyjádření ze dne 26. 11. 2019, č.j. MUCE 75680/2019 OUP)
 - Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje (vyjádření ze dne 7. 12. 2020, č.j. MHMP 1830643/2020)

- Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
 - Magistrát hl. m. Prahy, Odbor ochrany prostředí (stanovisko ze dne 30. 9. 2020, č.j. MHMP 1487550/2020)
 - Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (stanovisko ze dne 15. 10. 2020, č.j. 135080/2020/KUSK)
 - Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (stanovisko ze dne 2. 11. 2018, č.j. 141198/2018/KUSK)

Fotodokumentace -

Literatura -

Samostatné přílohy – nejsou uvedeny v části „H“, ale v obsahu Dokumentace

Příloha č. 1 Aktualizace dopravního modelu (AFRY CZ s.r.o., říjen 2020) Příloha č. 2 Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., červen 2021) Příloha č. 3 Rozptylová studie (Středisko odpadů Mníšek s.r.o., březen 2021)

Příloha č. 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, červenec 2021)

Příloha č. 5 Měření vibrací z železniční dopravy (EKOLA group, spol. s r.o., červen 2020),

Protokol o zkoušce č. 2009053V06 (EKOLA group, spol. s r.o., říjen 2020) Příloha č. 6 Biologický průzkum (SUDOP PRAHA a.s., prosinec 2019)

Příloha č. 7 Dendrologický průzkum (Mgr. Radim Kočvara, listopad 2020)

Příloha č. 8 Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst. 7 (SUDOP PRAHA a.s., prosinec 2019)

Příloha č. 9 Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu (SUDOP PRAHA a.s., prosinec 2019)

Příloha č. 10 Vlivy neionizujícího záření ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Správa železnic, státní organizace, září 2020)

Příloha č. 11 Výkresová část

Výkres č. 1 Koordinační situace km 9,750-11,375 (1 : 1 000)

Výkres č. 2 Koordinační situace km 11,375-12,400 (1 : 1 000)

Výkres č. 3 Koordinační situace km 12,400-14,000 (1 : 1 000)

Výkres č. 4 Koordinační situace výhybna Kosoř (1 : 500)

Výkres č. 5 Koordinační situace km 14,000-15,200 (1 : 1 000)

Výkres č. 6 Koordinační situace zastávka Černošice (1 : 500)

Výkres č. 7 Koordinační situace km 15,200-konec stavby (1 : 1000)

Výkres č. 8 Koordinační situace zastávka Černošice-Mokropsy (1 : 500)

Výkres č. 9 Zákres stavby do ÚP SÚ hl. m. Prahy

Výkres č. 10 Zákres stavby do ÚP Černošice

Výkres č. 11 Graf dynamického průběhu rychlosti

Výkres č. 12 Mapové podklady v oblasti životního prostředí Výkres č. 13 Zákres PUPFL vzdálených 50 m od stavby

Příloha č. 12 Tabulková příloha

Přehled pozemků dotčených stavbou

Posouzení zpracovatele posudku

Přímo v této kapitole není uveden seznam samostatných příloh, nicméně je zcela zřejmý z textu Obsahu na začátku dokumentace, tudíž jeho neuvedení v této kapitole nepovažuje za významnější komplikaci v orientaci v Dokumentaci a jejích přílohách.

Rozsah příloh je zcela vyhovující pro potřeby tohoto procesu EIA včetně jejich technického zpracování. Dílčí připomínky byly již uvedeny při komentování jednotlivých problematik v souvisejících kapitolách Dokumentace.

Přílohy v potřebném rozsahu prověřují vlivy záměru na vybrané složky životního prostředí, které by mohly být záměrem významně negativně ovlivněny. Hodnocení provedená v jednotlivých přílohách byla zpracována do příslušných kapitol Dokumentace, které byly z mé strany již připomínkovány v předcházejícím textu. Jejich zpracování (vyjma již dříve uvedených připomínek) považuji pro potřeby tohoto procesu EIA za plně vyhovující.

Samostatně nekomentované části Dokumentace a další přílohy byly v Dokumentaci zpracovány v takovém rozsahu a podrobnostech (z pohledu tohoto procesu EIA), že umožňují rozhodnout o vydání souhlasu či nesouhlasu s navrhovaným záměrem bez dalších připomínek. Připomínky uvedené k jednotlivým částem Dokumentace nejsou takového zásadního charakteru, aby znemožňovaly provedení celkového posouzení záměru pro potřeby procesu EIA.

II.3 Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Z pohledu procesu EIA byl záměr předložen bez variant.

II.4 Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

Hodnocené vlivy záměru mají v převážné míře lokální charakter, jak z hlediska zasaženého území, tak i populace. Realizace záměru nebude představovat přímý nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava-Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T. V rámci vnitrostátních dopravních vztahů tak zajišťuje železniční spojení hlavního města Prahy a středních Čech se západočeskou aglomerací. Mezinárodně se tato trať nachází v souboru staveb zajišťujících železniční dopravní spojení především se Spolkovou republikou Německo. Realizací záměru bude možné v daném úseku železniční trati uvažovat se zvýšením rychlosti a zkrácením jízdní doby projíždějících vlaků. Především se však zvýší bezpečnost železničního provozu. Vzhledem k dalším záměrům stejného charakteru na této trati tak lze konstatovat pozitivní vliv na výše uvedený 3. tranzitní železniční koridor.

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

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosof (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovněvý přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovněvý přejezd ulice Radotínská.

Technické řešení je v potřebném rozsahu popsáno v kapitole B.I.6 dokumentace.

Nejvýznamnějším problematickým vlivem stávajícího i výhledového provozu železnice je vliv na akustickou situaci v území. Ochrana obyvatel před hlukem je ještě komplikována požadavkem Města Černošice, aby nebyla ochrana řešena pouze vysokými protihlukovými stěnami podél celého koridoru železniční tratě.

V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Jedná se např. o bezstykové koleje, protihlukové stěny a kolejové absorbéry. Do podmínek v návrhu stanoviska jsou začleněny požadavky na podrobné posouzení dalších protihlukových opatření - nízkých protihlukových clon (jejichž využití by v tomto případě znamenalo výjimku ze stávajících předpisů SŽ), zemních valů, protihlukových opatření u nástupišť, atd. Snahou je minimalizovat počet objektů, kde bude nutno realizovat individuální ochranu proti hluku.

Součástí záměru jsou i opatření pro snížení vlivu vibrací.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace. Rozsah záborů lze považovat s ohledem na rozsah záměru a charakter zásahů do ZPF za odpovídající.

Technické řešení záměru bude zahrnovat nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku a u ostatních vlivů bude odpovídat evropskému standardu a dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí. Při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru a dodržení podmínek uvedených ve stanovisku lze technické řešení záměru považovat za vhodné a akceptovatelné.

Technická úroveň řešení záměru odpovídá evropskému standardu a zohledňuje požadavky na minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí a je v daném rozsahu podrobnosti postačujícím podkladem pro jeho posouzení z hlediska znečišťování životního prostředí.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VY- LOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNI- VÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ

Navržená opatření v dokumentaci byla standardně rozdělena pro fázi projektových příprav, pro kterou bylo stanoveno 11 podmínek, fázi výstavby se 4-mi podmínkami a fázi provozu s 2 podmínkami.

Dále je obecně doporučen monitoring vybraných složek životního prostředí – biomonitring, monitoring hluku a vibrací, kvality ovzduší, povrchových a podzemních vod, půd. Monitoringem životního prostředí ve fázi před zahájením výstavby, ve výstavby a provozu (včetně provozu po několikaletém využívání záměru) dojde mj. k ověření a potvrzení účinnosti všech opatření navržených v předkládané dokumentaci EIA.

Celkem je tedy v dokumentaci stanoveno 17 podmínek a doporučení pro provádění monitoringu.

Celkově lze konstatovat, že v dokumentaci (nejen v této kapitole, ale i v ostatních dílčích kapitolách zejména v kap. B.I.6.) byly podchyceny zásadní potřebné požadavky pro tento proces EIA a navržené podmínky dávají dostatečný podklad pro stanovení podmínek v návrhu stanoviska. Při zapracování navržených opatření do návrhu posudku byly vypuštěny požadavky, které vycházejí jak ze speciálních zákonů a předpisů pro jednotlivé složky životního prostředí tak i požadavky, které budou automaticky řešeny v rámci povolovacího procesu záměru.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DO- KUMENTACI

V.1 Vyjádření

K Dokumentaci dle § 8 odst. 2 a 3 zák.č.100/2001 Sb. bylo v termínu doručeno celkem 20 vyjádření, z toho 2 vyjádření příslušných obcí 7 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 2 spolky a 9 vyjádření veřejnosti. Termín pro doručení vyjádření k Dokumentaci byl do 29.11. 2021. Po termínu bylo dne 3.12.2021 doručeno příslušnému úřadu vyjádření Ministerstva zdravotnictví.

V souladu s odst. 3 §8 zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů se k vyjádřením zaslaným po lhůtě nepřihlíží a není proto vyjádření Ministerstva zdravotnictví vypořádáno. Pouze konstatuji, že Ministerstvo zdravotnictví s realizací záměru souhlasí a že ve vyjádření nebyly uvedeny žádné nové podněty či připomínky, které by bylo potřebné či vhodné v rámci posudku samostatně řešit.

V.1.1 Dotčené územní samosprávné celky

Město Černošice	25.11.2021
Hlavní město Praha	26.11.2021

V.1.2 Dotčené orgány

Městský úřad Černošice - odbor životního prostředí	11.11.2021
Hygienická stanice hl. m. Prahy	15.11.2021
Magistrát hl. m. Prahy - odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na ŽP	15.11.2021
KUSK OŽPaZ	16.11.2021
ČIŽP	22.12.2021
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	25.11.2021
Rada Středočeského kraje	26.11.2021

V.1.1 Spolky

Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s.	24.11.2021
Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích	25.11.2021

V.1.2 Zástupci veřejnosti

J.B.	23.11.2021
M.Z.	23.11.2021
J.O.V.L.	23.11.2021
M.P.	23.11.2021
P.P	24.11.2021
M.H.	25.11.2021
J.D.	25.11.2021
D.T.	26.11.2021
T.F.	26.11.2021

V.2 Vypořádání jednotlivých připomínek

V následujícím textu je nejprve uvedena podstata připomínky, a za ním následně komentář zpracovatele posudku (kurzívou). Uváděny jsou vždy zejména ty části vyjádření, které jsou ze strany zpracovatele posudku samostatně komentovány, obsahují konkrétní požadavky, nebo které mají přímý dopad na zpracovaný návrh stanoviska.

V.2.1 Město Černošice 25.11.2021

Podstata vyjádření –

Město Černošice požaduje, aby návrhová rychlostí trati nepřevyšovala maximální rychlosti požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka ze dne 6. 12. 2018, tj. 90 km/hod. Pro nákladní vlaky a 105 km/hod a pro osobní vlaky v denních hodinách (i pro rychlostní profily V130 a V150).

Dále požadují, aby byla rychlost nákladních vlaků při průjezdu zastavěnou částí města do doby úplné obměny vozového parku nákladních vagónů v nočních hodinách omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav.

Vypořádání vyjádření –

Uvažované rychlosti v jednotlivých profilech jsou prezentovány v Grafu dynamického průběhu rychlosti, který tvoří přílohu č. 11 dokumentace EIA. Rychlosti nákladních vlaků byly uvažovány stejné jako v akustickém posouzení pro účely oznámení EIA (prosinec 2019), tedy pro stávající stav a výhledové stavy bez záměru 70 km/h a pro výhledové stavy se záměrem 90 km/h pro Nex a Pn a 60 km/h pro Mn.

Sdělení Ing. Pavla Skaly, O6 GŘ: „V rámci žádné investiční činnosti Správy železnic, státní organizace, nebyla traťová rychlost snižována za účelem omezení emisí hluku ze železniční dopravy, proto ani na sousedních stavbách není navrženo snížení traťové rychlosti ke snížení hluku. Požadavek na snížení rychlosti je v přímém rozporu s cíli investiční činnosti Správy železnic, státní organizace, tj. zlepšování parametrů železniční infrastruktury. Traťový úsek Černošice – odb. Berounka je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního koridoru i hlavní transevropské sítě TEN-T, což mj. znamená požadavek na traťovou rychlost 100 km/h pro nákladní vlaky. Z důvodu silné osobní dopravy a sledu vlaků však bude reálně dosahovaná rychlost nákladních vlaků nižší: 90 km/h pro Nex a Pn a 60 km/h pro Mn. Současně se s těmito rychlostmi pracuje v hlukové studii.“

Zpracovatel posudku dodává, že v Dokumentaci musí její zpracovatel provést posouzení na návrhové stavy předané investorem. V případě, že při respektování těchto stavů bude záměr z pohledu v tomto případě na akustickou situaci v území přijatelný, není v rámci procesu EIA důvod nařídit nižší hodnoty.

Podstata vyjádření –

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic nejsou plošně navrhovány vysoké protihlukové stěny. Město Černošice považuje za pozitivní, že se k řešení problematiky hluku jsou použita některá další opatření, jako kolejnicové absorbéry hluku.

Město Černošice požaduje, aby byla v maximální možné míře použita všechna opatření k tlumení hluku (s výjimkou vysokých PHS) a aby byla zapracována do Dokumentace, a to tak aby se hluková zátěž po provedené rekonstrukci co nejvíce blížila hygienickým limitům bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž i v úseku, kde tato korekce pro starou hlukovou zátěž má být použita. Město Černošice pro úplnost dodává, že z Dokumentace není zřejmé, z jakých konkrétních důvodů (technických, legislativních,

normových či metodických) nelze v daném úseku přistoupit k použití nízkých protihlukových stěn či nízkých protihlukových clon

Vypořádání vyjádření –

Požadavek na zpracování nové hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí je začleněn do podmínek návrhu stanoviska, včetně požadavku na variantní prověření vhodnosti jednotlivých druhů a typů protihlukové ochrany (a jejich kombinací) včetně prověření umístění protihlukových clon. Dále je požadavek doplněn doporučením na projednání jednotlivých typů opatření s Městem Černošice. Pro úplnost dodávám, že v současné době umístění nízkých protihlukových clon upravuje Metodický pokyn pro navrhování, výstavbu a údržbu nízkých protihlukových clon schváleným generálním ředitelem SŽDC dne 15. 10. 2015 pod č. j.: S 41 608/2015-SŽDC-O13 s účinností od 1. 11. 2015. Jedná se o dvoukolejnou trať s osovou vzdáleností kolejí menší než 5,60 m, proto v souladu s čl. 10 metodického pokynu nelze umístit nízké protihlukové clony (NPC) mezi kolejemi. V souladu s čl. 11 lze jednostranné a oboustranné NPC u dvoukolejných tratí navrhnout pouze ojedinele za splnění podmínek v čl. 13.

Podstata vyjádření –

V této části jsou uvedeny komentáře jednotlivých PHS včetně případných požadavků na jejich technické řešení (architektonické posouzení, použití popínaví zeleně). Dále jsou komentována další technická opatření pro možné snížení hluku v území.

Vypořádání vyjádření –

Uváděná řešení a požadavky budou posouzeny a prověřeny v požadované hlukové studii (viz předchozí komentář).

Měření vibrací ve dvou místech měření u stávající trati prokázalo dodržení hygienického limitu 81/78 dB v denní i noční době. V rámci optimalizace trati dojde k obnově železničního svršku i spodku, což samo o sobě přinese lepší funkci kolejové dráhy jako celku a snížení hodnot vibrací šířících se do okolí. V místech, kde dojde k přiblížení dráhy k obytné zástavbě v ulici Sadová, a dále v místech, kde trať vede v blízkosti chráněné zástavby v ulici Dr. Jánského byly přistoupeno k návrhu antivibračních rohoží, ale i v dalších lokalitách by vzhledem k optimalizaci trati z výše popsaných důvodů mělo dojít ke zlepšení oproti stávajícímu stavu, který není nadlimitní.

Kolejnicové absorbéry byly v lokalitě Černošice na předmětném úseku trati navrženy v úseku km 13,100 až po hranici katastru obce.

Ve výpočtu výhledového stavu po optimalizaci trati je již zohledněno pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic s korekcí na modernizovanou jízdní dráhu, tzn. pravidelně udržovaná trať a pravidelné broušení kolejnic v souladu s metodikou Schall03 2014.

Rychlosti vlaků ve výhledovém stavu byly zohledněny dle údajů zaslaných dopravními technologi z příslušných odborů Správy železnic, státní organizace.

Rychlost 40 km/h na přeložce II/115 byla ve výpočtu zohledněna. Vzhledem k nízké rychlosti na přeložce II/115 nelze garantovat vysokou účinnost nízkohlučného povrchu.

Podstata vyjádření –

Oplocení - město Černošice musí důrazně odmítnout návrh na provedení oplocení řešeného úseku trati tak, jak je popisován na str. 98 Dokumentace. Město Černošice nesouhlasí s navrhovaným provedením oplocení a požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Dále jsou uvedeny konkrétní požadavky na řešení jednotlivých připomínkových lokalit.

Vypořádání vyjádření –

Nelze ze strany zpracovatele posudku nařídit konkrétní řešení, protože nelze ve fázi posudku ověřit jejich účinnost. Toto bude provedeno ve výše požadované hlukové studii, v rámci které bude mít město Černošice možnost se k navrženým protihlukovým opatřením a jejich technickému řešení vyjádřit.

Podstata vyjádření –

Akustické posouzení - Akustické posouzení (Příloha 2 Dokumentace EIA) bylo zpracováno na základě dopravních podkladů dodaných SŽDC. Město Černošice poukazuje na následující rozpor v podkladech uvedených v akustické studii a dále uváděných ŽESNAD a požaduje vysvětlení.

Vypořádání vyjádření –

Tato problematika byla podrobně projednána i na veřejném projednání záměru. Zástupce SŽ vysvětlil, že údaje o intenzitách vlaků, které byly použity v hlukové studii, jsou stanoveny SŽ na základě kapacitních možností železnice a jsou koordinovány i se zahraničím. Údaje ŽESNAD nelze proto považovat za oficiální platné údaje, které je potřeba procesu EIA používat. Aktualizace údajů o intenzitách dopravy bude opětovně provedena v rámci hlukové studie v projektu DUR.

Podstata vyjádření –

Město požaduje realizaci navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů na životní prostředí dle kap. D.IV (str.307 Dokumentace EIA), a to zejména zpracování podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu v úseku přeložky silnice II/115 a zpracování Projektu monitoringu životního prostředí.

Vypořádání vyjádření –

Podrobný inženýrsko-geologický průzkum musí být v tomto případě automaticky zpracován v rámci projektové přípravy stavby, proto není v procesu EIA dále řešen. Požadavek na zpracování projektu monitoringu životního prostředí je začleněn do podmínek v návrhu stanoviska.

Podstata vyjádření –

Město Černošice považuje za jediné dlouhodobě udržitelné řešení problematiky železniční dopravy v katastru města Černošice (a ostatních obcí na trati č. 171), zejména pak negativních dopadů

provozu na životní prostředí, vybudování plnohodnotného přímého (tunelového) spojení mezi Prahou - Smíchov a Berounem, které by umožnilo přesunout dálkovou osobní a nákladní dopravu (jakožto největší zdroj hluku z železniční dopravy) mimo stávající trať v údolí řeky Berounky.

Vypořádání vyjádření –

S tímto vyjádření lze ze strany zpracovatele posudku souhlasit, nicméně nelze z něj v tomto případě vyvozovat žádné závěry pro potřeby souhlasu či nesouhlasu s posuzovaným záměrem.

V.2.2 Hlavní město Praha 26.11.2021

Podstata vyjádření –

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek doporučuje vrátit předloženou dokumentaci k dopracování vzhledem k následujícím nedostatkům. Při dopracování dokumentace by se měl zpracovatel zaměřit zejména na body 1), 5), 7), 8) a 13).

Vypořádání vyjádření –

Požadavek byl vzat na vědomí. Z komentáře k níže uvedeným připomínkám je zřejmé, že jsem nepovažoval za účelné a smysluplné pro tento proces EIA vrátit Dokumentaci z uvedených důvodů k přepracování.

Podstata vyjádření –

1) V příslušné kapitole dokumentace (D. I. 1) chybí jakékoliv vyhodnocení synergických vlivů hluku a znečištění ovzduší (viz str. 15-16 dokumentace).

Vypořádání vyjádření –

Kapitola D. I. 1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví je uvedena na stránkách 206÷209 Dokumentace. Na stránce 15÷16 jsou uvedeny komentáře dosavadního průběhu procesu EIA a požadavky uvedené v Závěru zjišťovacího řízení. Pro úplnost dodávám, že problematika vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je zpracována ve zcela vyhovujícím rozsahu včetně synergických vlivů hluku.

Podstata vyjádření –

2) U požadavku na snížení hlukové zátěže dokumentace uvádí formální postupy pro snížení provozních rychlostí po případném provedení záměru, místo posouzení vlivu snížení rychlosti jako subvarianty.

Vypořádání vyjádření –

Upozornění bylo vzato na vědomí a zapracováno do podmínek stanoviska, kde je požadavek na zpracování hlukové studie v projektu DUR ve variantách. Nicméně v případě, že vlivy na akustickou situaci v území bude akceptovatelné a budou odsouhlaseny příslušnými hygienickými stanicemi při použití rychlostí požadovaných SŽ, nelze v rámci procesu EIA požadovat snížení návrhových rychlostí.

Podstata vyjádření –

3) V dokumentaci nebyla prověřena některá z požadovaných protihlukových opatření, například nízké protihlukové clony a mezikolejové absorbéry. Odvolání na metodický pokyn u nízkých protihlukových stěn není dostatečné.

Vypořádání vyjádření –

V současné době předpisy SŽ použití nízkých protihlukových clon na dvoukolejné trati nepovolují. Nicméně vhodnost jejich použití bude v hlukové studii, která je požadována v podmínkách v návrhu stanoviska, prověřena a pokud se jejich účinek prokáže, bude muset investor zajistit výjimku pro jejich použití. Mezikolejové absorbéry byly již v dokumentaci navrženy.

Podstata vyjádření –

4) Není zhodnocen vliv zeleně (a jejího odstranění) ve výpočtu akustické situace (viz str. 21 dokumentace).

Vypořádání vyjádření –

Na stránce 21 je pouze uvedeno, že ve výpočtu akustické situace není vliv zeleně hodnocen v žádném posuzovaném stavu. Zejména v úseku mezi km 15,300 a 15,550 se jedná především o listnaté stromy, které v zimě opadávají, a nelze je tedy považovat za stálou ochranu před hlukem. Hluková studie tedy není vlivem přístupu k zeleni podhodnocena.

Podstata vyjádření –

5) Nebyl upřesněn rozsah zásahu do mimolesní zeleně ani minimalizován rozsah její likvidace, resp. prověřena nezbytnost zásahu do mimolesní zeleně. Požadavek minimalizace tohoto zásahu není ani uveden v opatřeních v kap. D. IV dokumentace,

Vypořádání vyjádření –

Rozsah ovlivnění mimolesní zeleně je podrobně řešen v Dokumentaci v kap. D. I. 7. 2. Vlivy na flóru, kde jsou i uvedena opatření, které povedou k minimalizaci kácené zeleně. Minimalizace rozsahu kácení zeleně je dnes standardně požadována, včetně upřednostnění ochrany stromů, před kácením před začátkem výstavby. Tato problematika je v potřebném rozsahu řešena v rámci povolovacího procesu stavby a není proto potřeba ji v tomto případě začlenit do podmínek stanoviska.

Podstata vyjádření –

6) Nebyl doplněn požadovaný situační výkres přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100 (viz str. 23 dokumentace).

Vypořádání vyjádření –

Potvrzuji vyjádření zpracovatelem dokumentace, že zpracování situace v tak podrobném měřítku (1:100) není v souladu se stávajícím předpisy, nebylo proto projektanty zpracováno a nelze ho tak v

procesu EIA použít. Vzhledem k charakteru záměru konstatuji, že doložené situace v Dokumentaci jsou pro potřeby tohoto procesu EIA dostatečné.

Podstata vyjádření –

7) Požadujeme, aby předložený záměr zahrnoval stavební připravenost pro novou železniční zastávku v úseku Radotín - Černošice a pro čtyřkolejnou trať v oblasti Praha – Radotín, včetně sloupů trakčního vedení a PHS.

Vypořádání vyjádření –

Rozsah záměru, který je součástí dokumentace je zcela v pravomoci oznamovatele záměru. Není v pravomoci procesu EIA v tomto případě požadovat rozšíření posuzovaného záměru.

Podstata vyjádření –

8) U vlaků osobní dopravy požadujeme délkový normativ prodloužit na 220 m a k tomu upravit projekt včetně např. délek nástupních hran ve všech železničních stanicích a zastávkách.

Vypořádání vyjádření –

Uvedený požadavek na technické řešení délky nástupních hran spadá do projektu pro územní rozhodnutí, protože neovlivňuje rozhodnutí o povolení či nedoporučení realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí, byl pouze vzat na vědomí.

Podstata vyjádření –

9) Upozorňujeme, že při posuzování souladu stavby s platnou ÚPD je pro stavby na území hl. m. Prahy rozhodující vyjádření MHMP – odboru územního rozvoje.

Vypořádání vyjádření –

Informace byla vzata na vědomí.

Podstata vyjádření –

10) Z hlediska biologického průzkumu lze konstatovat, že jde o území s více přirozenými biokoridory přes železniční trať, a proto jsou namíste prostředky pro omezení úmrtnosti místních populací živočichů.

Vypořádání vyjádření –

Ochrana místních populací živočichů je navržena v souladu s požadavky uvedenými ve specializovaných studiích, kde jsou i požadavky na omezení úmrtnosti živočichů.

Podstata vyjádření –

11) Z hlediska ochrany biodiverzity konstatujeme, že původně šlo o plochy s doprovodnou zelení, proto požadujeme novou výsadbu zeleně v okolí stavby. Doporučujeme autochtonní dřeviny a ovocné stromy pro ptactvo.

Vypořádání vyjádření –

S požadavkem souhlasím a byl zapracován do podmínek v návrhu stanoviska. Předpokládaná rozsah náhradní výsadby je v Dokumentaci uveden, definitivní rozsah bude záviset i na rozsahu stanovené náhradní výsadby zeleně.

Podstata vyjádření –

12) V rámci integrace stavby do krajiny je třeba se detailně zaměřit na hospodaření s vodou, snažit se o efektivní využití srážkové vody přímo v místě stavby, využití přírodně blízkých forem čištění potenciálně znečištěné vody.

Vypořádání vyjádření –

Z poměrně podrobného popisu odvodnění uvedený u jednotlivých stavebních objektů v kap. B.I.6. je zřejmé, že vody jsou odváděny převážně do příkopů či drenážních trativodů s následným napojením na příkopy či vodní toky. Kanalizace jsou použity u silničních staveb převážně jen v zástavbě a v místech, kde jiné řešení by již nebylo účelné. Protože nelze z údajů uvedených v dokumentaci stanovit, zda jsou preferovány zatravněné příkopy, nebo jsou dna příkopů zpevněna betonovými žlabovkami, jen tento požadavek zapracován do podmínek v návrhu stanoviska.

Podstata vyjádření –

13) V dokumentaci zcela chybí skutečný vliv záměru na mitigaci změn klimatu. Bohužel i kapitoly B. II. 3 a B. II. 4, které jsou rozhodující pro vliv výstavby, obsahují jen minimum konkrétních údajů. Je třeba doplnit kvantifikaci množství, objemu a spotřeby pro jednotlivé komodity, resp. druhy energie a na základě toho stanovit hrubý odhad vyvolaných emisí skleníkových plynů.

Vypořádání vyjádření –

Rozsah zpracování a hodnocení jednotlivých problematik v rámci procesu EIA má být vždy uzpůsoben účelu procesu EIA. To znamená prověření, zda hodnocený záměr je či není z pohledu vlivů na životní prostředí (při případné stanovení podmínek akceptovatelný či nikoliv). Souhlasím s tím, že i v této fázi přípravy záměru by bylo možno provést podrobné výpočty objemů a spotřeb, ale s ohledem na charakter záměru a účel procesu EIA to nepovažuji za účelné a s rozsahem zpracování vlivu na klima souhlasím.

Podstata vyjádření –

14) Pokud jde o adaptační opatření, bylo by vhodné další opatření realizovat v rámci výsadeb a také v oblasti zasakování srážkových vod, případně při zásahu proti svahové erozi v rámci ukončení stavby.

Vypořádání vyjádření –

S názorem souhlasím a byl i zohledněn při stanovení podmínek v návrhu stanoviska (viz výše zpracované požadavky).

Podstata vyjádření –

15) V oznámení je zpracována kapitola popisující obecně geologické poměry v území plánované stavby. Konkrétní informace o geologických a hydrogeologických poměrech je třeba v dalším stupni projektové dokumentace detailně zpracovat v inženýrskogeologickém průzkumu.

Vypořádání vyjádření –

Problematiky geologických a hydrogeologických poměrů je povinnou součástí následujících stupňů projektové přípravy staveb a v tomto případě není potřeba v rámci procesu EIA stanovovat žádné doplňující podmínky.

V.2.3 Městský úřad Černošice - odbor životního prostředí 11.11.2021

Podstata vyjádření –

Vodoprávní úřad - Považujeme za důležité upozornit, že v místech, kde trat' prochází ochranným pásmem vodního zdroje či v jeho bezprostřední blízkosti, je třeba aplikovat taková stavební opatření, která by v případě úniku závadných látek podle § 39 vodního zákona. Dále se v dokumentu odkazuje na staré Opatření obecné povahy o stanovení změny záplavového území vodního toku Berounka, ř. km 8,14 – 9,80. Podmínky závazného stanoviska „Věc: Souhlas dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona – stavba „Optimalizace trati odbočka Berounka - Karlštejn““ pod č.j. MUCE 44137/2019 OZP/V/Mar-ZS ze dne 10.7.2019 zůstávají i nadále v platnosti.

Vypořádání vyjádření –

Stavební opatření pro případ úniku havarijních látek budou automaticky řešena v povolovacím procesu záměru. Odkaz na staré Opatření obecné povahy je chybou, nicméně tato chyba nemůže v tomto případě ovlivnit závěru procesu EIA, proto nepovažují za potřebné Dokumentaci z tohoto důvodu vracet k přepracování. Ostatní informace byly vzaty na vědomí a zohledněny při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Orgán ochrany ZPF - předložený záměr předpokládá dotčení zemědělské půdy o výměře větší než 1 ha a menší než 10 ha, je dle § 17a písm. j) zákona dotčeným správním úřadem Krajský úřad Středočeského kraje.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Orgán ochrany přírody, Orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství, Orgán ochrany ovzduší a Orgán státní správy lesů nemají k předložené dokumentaci připomínky, nebo nepožadují posouzení dle zákona č.100/2001 Sb. Bez dalších komentářů.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření byla vzata na vědomí a byla zohledněna při zpracování posudku.

V.2.4 Hygienická stanice hl. m. Prahy 15.11.2021

Podstata vyjádření –

Dokumentace k předmětnému záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci území hlavního města Prahy HSHMP nepředpokládá žádný výrazný negativní vliv záměru na veřejné zdraví.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

V.2.5 Magistrát hl. m. Prahy - odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na ŽP 15.11.2021

Podstata vyjádření –

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu - Záměrem nedochází k záboru zemědělského půdního fondu na území hlavního města Prahy, námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska lesů a lesního hospodářství - Z hlediska námi chráněných zájmů nemáme připomínek. Dál upozorňují, kdo je kde příslušným úřadem k vydání závazného stanoviska ve smyslu § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska nakládání s odpady - K předloženému záměru nemáme další připomínky.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska ochrany ovzduší - v rámci následných stupňů projektové přípravy stavby požadujeme navrhnout na území hlavního města Prahy opatření k minimalizaci prašnosti v souladu s „Metodickým pokynem odboru ochrany prostředí Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“ – dále je uvedeno 12 požadavků na ochranu kvality ovzduší při výstavbě.

Vypořádání vyjádření –

Problematice opatření pro snížení prašnosti při výstavbě je v Dokumentaci věnována značná pozornost, opatření jsou i dle kap. B.I.6 zahrnuta již do vlastního projektu záměru. Požadavek byl zpracován do podmínek v návrhu stanoviska.

Podstata vyjádření –

Z hlediska ochrany přírody a krajiny – ve vyjádření se v závěru konstatuje - Z výše uvedeného vyplývá, že je zapotřebí podat žádost o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů podle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“),

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska myslivosti - Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny. Upozorňujeme, že záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ bude procházet honitbou „Třebotov“.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska ochrany vod - K dokumentaci nemáme připomínek v případě dodržení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. V případě upozornění na požadavky, které souvisejí s právními předpisy o ochraně vod, se odkazujeme na naše vyjádření k oznámení. Zejména pak v souvislosti s místy se zřetelnou kontaminací např. ropnými látkami (místa stání lokomotiv, apod.) požadujeme v dalším stupni projektové přípravy doložit rozborů vzorků zemin a podzemních vod za účelem ověření jejich případné kontaminace příslušnému vodoprávnímu úřadu.

Vypořádání vyjádření –

Problematiky možných kontaminací je v dokumentaci EIA řešena a bude dále automaticky řešena v navazujících stupních projektové přípravy stavby. Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

V.2.6 KUSK OŽPaZ 16.11.2021

Podstata vyjádření –

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny – sděluje, že zůstává v platnosti jejich stanovisko, kterým byl vyloučen vliv na EVL a ptačí oblasti. Dále sděluje, že z hlediska zvláště chráněná území kategorie přírodní rezervace a přírodní památka a jejich ochranná pásma a regionální a nad-regionální územní systémy ekologické stability) nemá připomínky. Z hlediska zvláště chráněných druhů

rostlin a živočichů Krajský úřad považuje provedené hodnocení vlivu záměru za dostatečné. Toto stanovisko je vydáváno pouze pro území v kompetenci Krajského úřadu, tedy mimo území hlavního města Prahy.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší - Jedná se o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_16 Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02.

Při provádění stavebních činností je nutné uplatnit taková opatření, která povedou k jejímu omezení. Opatření jsou uvedena v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí České republiky ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností. Dále jsou některá opatření citována a popisována.

Vypořádání vyjádření –

Problematice opatření pro snížení prašnosti při výstavbě je v Dokumentaci věnována značná pozornost, opatření jsou i dle kap. B.I.6 zahrnuta již do vlastního projektu záměru. Požadavky na ochranu proti prašnosti jsou zapracovány do podmínek návrhu stanoviska.

Podstata vyjádření –

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu – v úvodu je uveden rozsah záborů ZPF a upozornění, že bude nutné získat souhlas u příslušného orgánu ZPF. Dle předběžného posouzení zdejšího úřadu je záměr z hlediska ochrany ZPF podmíněně přípustný (viz výše). Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech - Z hlediska nakládání s odpady není proti uvedenému záměru námitek.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

Podstata vyjádření –

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje kompetentním orgánem nebo nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

V.2.7 ČIŽP 22.12.2021

Podstata vyjádření –

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku.

V.2.8 Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze 25.11.2021

Podstata vyjádření –

S dokumentací vlivů záměru souhlasí za podmínky, že dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení bude podrobně rozpracovávat protihluková opatření a v úseku s použitou starou hlukovou zátěží budou navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez využití této korekce hygienického limitu. Tato protihluková opatření budou zapracována do projektové dokumentace pro možnost zajištění protihlukových opatření (např. individuálních) na stejné úrovni ve všech lokalitách obce bez rozdílu. V lokalitě ulic Komenského a Sadová v okolí železniční trati ve staničení cca km 13,73,-14,089 je nutné prověřit možnost navýšení rozsahu protihlukových opatření před přistoupením k individuálním protihlukovým opatřením na jednotlivých objektech. Není přijatelné v místech s překročeným hygienickým limitem v roce 2000, které je akceptováno pouze za použití staré hlukové zátěže, obyvatele vystavovat nadlimitním hladinám hluku a spokojit se s použitím korekcí, ač to zákona a nařízení vlády umožňuje.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při stanovování podmínek v návrhu stanoviska.

Podrobně bude problematika prověřena v hlukové studii v rámci projektu pro DUR.

V.2.9 Rada Středočeského kraje 26.11.2021

Podstata vyjádření –

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo)“ za podmínky realizace opatření ke zmírnění vlivu na životní prostředí a lidské zdraví navržených v kapitole D, a doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace řešit opatření na ochranu přírody a krajiny (mosty a propustky) tak, aby byl minimalizován negativní vliv jejich konstrukce na migraci živočichů.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno při zpracování posudku a stanovování podmínek v návrhu stanoviska.

V.2.10 Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s. 24.11.2021

V připomínkách je vždy v úvodu problematiky uvedeno podrobné zhodnocení problematiky, které je následně shrnuto do požadavku. V následujícím textu jsou uvedeny podstaty požadavků, které byly v případě doplněny o i otázku v úvodu kapitoly.

Podstata vyjádření –

Železniční doprava – Požadují použití intenzit nákladní dopravy založené na seriózní prognóze vývoje nákladní dopravy pro dokončený 3. TŽK, včetně kapacitního elektrifikovaného spojení Plzeň – Schwandorf pro rok 2040, která nebude v rozporu s dlouhodobě ŽESNAD deklarovaným počtem 60 vlaků za 24 h a která bude součástí dokumentace.

Vypořádání vyjádření –

Není v možnostech zpracovatele posudku znevěrohodnit podklady o intenzitách železniční dopravy, kterou obdrželi zpracovatelé Dokumentace a které zástupci SŽ podrobně okomentovali a zdůvodnili ni na veřejném projednání záměru. Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do návrhu stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlučkové studie v projektu pro územní rozhodnutí, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

Podstata vyjádření –

Silniční doprava - Zahrnout do dopravního modelu pro rok 2040 také připravovaný nadjezd II/115 v Radotíně a podjezd II/115 v Řevnicích a z nich vyplývající zkrácení čekacích dob a další zatraktivnění trasy a toto ve studii jasně deklarovat.

Doplnit mapu výhledového dopravního modelu zahrnující podstatné trasy (tj. včetně např. Řevnice – Mníšek – Lahovice, Lety – Třebonice), ze které bude dostatečně zřejmé jaká komunikační síť byla v modelu použita.

Vypořádání vyjádření –

Zrušení přejezdu na silnici II/115 v Radotíně (součást záměru) je v dopravním modelu zahrnuto. Zrušení přejezdu v Řevnicích bude mít potenciální vliv pouze na vztahy Řevnice – Praha, které se dnes odehrávají po D4 a mohly by se v případě velké časové úspory přesunout na silnici II/115 přes Černošice. Dle analýzy dopravního modelu vyplývá, že:

- 1) *Vztahy Řevnice – Radotín – Lahovice – centrum jsou ve výhledu vedeny po II/115. Na tuto trasu se přesunou všechny vztahy, které dnes (resp. v nulové variantě) jedou po D4.*
- 2) *Zbývající vztahy Řevnice – Řitka a dále po D4 jsou vztahy, které u Zbraslavi najíždí na D0 směr Jesenice a nejedou dále po Strakonické do centra. Počet těchto vozidel je cca 320 za den. Takže i v případě větší časové úspory tato vozidla zůstanou na stejné trase po D4 a k přesunu na II/115 nedojde, protože trasa přes Radotín a s vracením se zpět na D0 bude vždy pomalejší. Navíc*

při intenzitě 320 vozidel za den je potenciální úspora zrušením přejezdu v celodenním průměru pouze v řádu několika jednotek sekund.

Ve výhledovém dopravním modelu není obsažena přeložka silnice II/116 Řevnice – Mořina – Chýnice – Jinočany. Zprovoznění této stavby by vedlo k přesunu části vztahů na tuto přeložku, a tudíž k poklesu intenzit na silnici II/115.

Podstata vyjádření –

Akustické posouzení –

1. Použít intenzity dopravy pro rok 2040 podle výše uvedených požadavků, zejména reálný a podložený počet nákladních vlaků.
2. V úseku přeložky II/115 v Černošicích doplnit také hlukové mapy pro hluk ze samotné silniční dopravy a samotné železniční dopravy.
3. V úseku přeložky II/115 v Černošicích doplnit příčné řezy s izofonami, včetně přilehlých nemovitostí v reálné výšce a to jak pro hluk ze samotné přeložky, samotné železnice tak pro součet hluku z přeložky a železnice.
4. Porovnat součet hluku ze železnice a silniční dopravy s limity pro silniční dopravu. Tento požadavek je v úvodu odůvodněn požadavkem v Závěru zjišťovacího řízení.
5. Doplnit rodinný dům Komenského 2383, Černošice a rodinný dům na parcele 400/2 v k. ú. Černošice

Vypořádání vyjádření –

1. Není v možnostech zpracovatele posudku znevěrohodnit podklady o intenzitách železniční dopravy, kterou obdrželi zpracovatelé Dokumentace a které zástupci SŽ podrobně okomentovali a zdůvodnili ni na veřejném projednání záměru. Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do návrhu stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí a stavební povolení, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

2. a 3. Podrobné příčné řezy nebyly v rámci projektových dokumentací zpracovány, nicméně jsem obdržel vzorový příčný řez, který je v příloze tohoto posudku. Akustická situace v území pro jednotlivé zdroje hluku (provoz silniční, železniční dopravy) byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových bodů umístěných u chráněných staveb nacházejících se v bezprostředním okolí posuzovaného úseku trati a přeložky silnice II/115. Vyhodnocení pomocí kontrolních výpočtových bodů je standardním podkladem pro hodnocení akustické situace vůči hygienickému limitu. Hlukové mapy jsou jednou z forem výstupů akustického posouzení a prezentují spolupůsobení silniční a železniční dopravy. Z mapového výstupu je však i zřejmé ovlivnění pouze jedním zdrojem v případech dostatečné vzdálenosti zdrojů.

4. S požadavkem souhlasím, informace byly v Dokumentaci a přílohách obsaženy, ale nebyla zpracována souhrnná přehledná tabulka. Zpracování této tabulky jsme si vyžádal a je uvedena v příloze tohoto posudku.

5. Rodinný dům Komenského 2383 je ve výpočtovém modelu zahrnut (viz obrázky v akustickém posouzení a hlukové mapy), ale v době zpracování akustického posouzení nebyl v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům a neměl tak chráněný venkovní prostor stavby. Objekt na parcele 400/2 v k. ú. Černošice není k dnešnímu dni v katastru nemovitostí veden jako rodinný dům. V souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, musí u těchto objektů zajistit stavebník ochranu proti případnému nadměrnému hluku ze stávajícího provozu železniční dopravy.

Podstata vyjádření –

Individuální protihluková opatření - Nesouhlasíme s řešením problematiky hluku použitím IPO. V odůvodnění je poukázáno na nutnost souhlasu majitelů nemovitostí, přičemž není jisté, že majitelé budou s tímto řešením souhlasit.

V případě návrhu IPO požadujeme:

Detailně rozpracovat tzv. individuální protihlukové opatření (IPO) pro všechny objekty podobně jako bylo v rámci připomínek ke zjišťovacímu řízení požadováno Hygienickou stanicí hl. m. Prahy pro objektu Karlická 910/49.

- Doložit oficiální právní dokumenty, které budou zahrnovat souhlasy vlastníků s provedením výše uvedených IPO podobně jako bylo v rámci připomínek ke zjišťovacímu řízení požadováno Hygienickou stanicí hl. m. Prahy pro objektu Karlická 910/49.

Vypořádání vyjádření –

Je jednoznačné, že bez souhlasu majitelů nemovitostí nelze IPO realizovat. Je plně v riziku investora, zda se mu podaří IPO s majiteli dohodnout či ne. Pokud by k dohodě nedošlo musí investor zajistit splnění hygienických limitů jiným způsobem. Není proto důvod vydat nesouhlasné stanovisko s realizací záměru v procesu EIA když nejsou IPO ve fázi procesu EIA s majiteli projednané a od-souhlasené.

Podstata vyjádření –

Přeložka silnice II/115 v Černošicích - Nesouhlasíme s umístěním přeložky silnice II/115 v souběhu s železniční tratí v zastavěném území Černošic. V odůvodnění upozorňují (s odkazem i na zákon č.17/1992 Sb. a rozsudky NSS) na to, že nelze do území přidat nový zdroj hluku, protože jsou v něm již dnes překročeny hlukové limity. Nesouhlasíme s umístěním přeložky silnice II/115 v souběhu s železniční tratí v zastavěném území Černošic.

Vypořádání vyjádření –

Záměr musí být v rámci procesu EIA posouzen v rozsahu, v jakém byl předložen oznamovatelem a posouzen v Dokumentaci. V případě, že navržené řešení se v rámci posouzení prokáže jako

akceptovatelné z pohledu vlivů na životní prostředí, není v tomto případě odůvodnitelné v procesu EIA požadovat změny některých řešení, v tomto případě změnu navržené přeložky silnice II/115.

Variantní řešení – i v souladu se závěry zjišťovacího řízení měly být zpracovány a posouzeny varianty vedení a technického řešení přeložky II/115. Odkaz na popis variantních řešení v kapitole B. I. 5 považují ze nedostatečný neboť tato kapitola obsahuje pouze podvarianty přeložky II/115 v Černošicích a neobsahuje variantu bez přeložky.

Požadují – doplnit variantu se zachování II/115 ve stávající stopě a citují výhody tohoto řešení. Dále požadují při návrhu přeložky použít tunel, který by měl menší negativní vlivy na hluk a ovzduší. Ve variantě s přeložkou II/115 v Černošicích prodloužit co nejvíce tunel (galerii) tak, aby fungoval jako protihlukový tunel pro co nejvíce obytných domů, minimálně od staničení přeložky km 0,250 po km 0,650.

Vypořádání vyjádření –

V Dokumentaci je uvedeno vyjádření zpracovatele dokumentace – „Problematice variantního řešení přeložky II/115 v Černošicích se věnovala technická studie „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), technická studie přeložky II/115” (SUDOP PRAHA, listopad 2016), která zohledňovala požadavky zástupců města Černošice. Na základě toho byly rozpracovány tři varianty řešení, které jsou popsány v kap B. I. 5. předkládané dokumentace EIA.

Jako technicky realizovatelná a zároveň přijatelná varianta zástupci Správy železnic, státní organizace a zástupci města Černošice byla po předešlých projednáních před zahájením procesu EIA k dalšímu sledování doporučena varianta, která je předmětem předkládané dokumentace EIA. “ Z tohoto vyjádření plyne, že požadované prověření variant bylo zpracováno a projednáno i se zástupci města Černošice. Rozsah následujícího začlenění do Dokumentace v případě, že některé prověřené varianty byly po zpracování a projednání zamítnuty, neznamená nesplnění požadavku ve Zjišťovacím řízení.

V km 0,250 až po nyní navržené čelo galerie nelze galerii navrhnout z důvodu křížení přeložky silnice s pěším chodníkem od kostela k prodejně PENNY a z důvodu konfigurace terénu, kdy v km 0,390 sestupuje ke galerii další stávající pěší cesta. Galerie je tak navržena ve shodě s architektonickou studií p. arch. Štáfka zpracovanou z hlediska řešení veřejných prostranství pro město Černošice a byla by v případě prodloužení v rozporu s požadavky na prostupnost území pro pěší.

V km 0,568 (nyní navržený konec galerie) – km 0,650 je konfigurace terén taková, že by galerie vystupovala vysoko nad terén a opět tvořila bariéru. Galerie je tak navržena ve shodě s architektonickou studií p. arch. Štáfka zpracovanou z hlediska řešení veřejných prostranství pro město Černošice a byla by v případě prodloužení v rozporu s požadavky na prostupnost území pro pěší

Podstata vyjádření –

Širší souvislosti - na trase již téměř dokončeného III. TŽK Schirnding – Mosty u Jablunkova je v současnosti 151 úrovnových železničních přejezdů a že v České republice neexistuje jiný případ budování nebo plánování podobného souběhu silnice a železnice obytnou zástavbou.

Vypořádání vyjádření –

V rámci tohoto procesu EIA lze pouze uvedené konstatování vzít na vědomí.

Podstata vyjádření –

Dokumentace neobsahuje řadu podkladů, které byly požadavkem závěru zjišťovacího řízení, citace str. 4 „V dokumentaci doplnit situační výkresy, v případě přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100, doplnit příčné řezy přeložky II/115 včetně přilehlých nemovitostí v reálné poloze a výšce, doplnit vizualizaci přeložky II/115, včetně pohledově nejexponovanějších míst.“

Zobrazení přeložky v kapitole D. I. 8 jsou naprosto nedostatečná a nelze je považovat za vizualizaci. Nutno podotknout že SŽ vizualizací přeložky disponuje a veřejně ji prezentovala a není tedy důvod, aby exponované pohledy nebyly doplněny a nestaly se součástí dokumentace.

Požadujeme:

- Doplnit situační výkresy, v případě přeložky silnice II/115 v měřítku alespoň 1:100
- Doplnit příčné řezy přeložky II/115 včetně přilehlých nemovitostí v reálné poloze a výšce.
- Doplnit vizualizaci přeložky II/115, včetně pohledově nejexponovanějších míst, tj.
 - Ze severního konce nástupiště směr Praha.
 - Z ptačí perspektivy východně od pologalerie
 - Z km 13,8, kde uvažuje město Černošice v budoucnosti se zbudováním lávky.

Vypořádání vyjádření –

Zpracovatel Dokumentace v komentáři připomínek k Oznámení a k požadavku na zpracování situace II/115 v měřítku 1:100 uvedl, že takto podrobné řešení není dle požadavků na rozsah projektu DUR potřeba, a proto nebylo projektanty zpracováno a nemohlo být tudíž přiloženo do Dokumentace.

Tuto informaci potvrzují. Pro potřeby posudku nebyla předána ani požadované situace, ani výše požadované vizualizace. Protože z pohledu účelu procesu EIA, kde se rozhoduje o možnosti realizace záměrů z pohledu jeho vlivů na životní prostředí, není doložení výše požadovaných výkresů v tomto případě nezbytně potřeba, není z mého pohledu přijatelné vracet Dokumentaci z tohoto důvodu k přepracování, ani nedoporučit záměr k realizaci.

Za důležité považují doložení vztahu mezi přeložkou silnice II/115 v galerii a sousedících soukromých pozemků. Vzorový řez tohoto prostorového uspořádání jsem obdržel a je přiložen v příloze tohoto posudku.

V.2.11 Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích

25.11.2021

Podstata vyjádření –

V úvodu je uvedeno, že spolek nesouhlasí s obsahem Dokumentace EIA a požaduje její vrácení k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky

správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z přehledu nedostatků, nejasností, rozporů popsaných dále v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů dále uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Podstata vyjádření –

1. Chybné uplatnění korekce hlukových limitů. V připomínce je uvedeno odůvodnění nesprávného použití SHZ zpracovatelem Dokumentace. V závěru je uveden požadavek č. 1. - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje, aby trať po optimalizaci splnila hlukové (hygienické) limity bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., neboť uplatnění korekce není v souladu s platnou legislativou (dochází ke změně při výškovém i směrovém vedení železniční trati).

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zpracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 2 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje, aby byla zvolena primárně veškerá jiná protihluková opatření než IPO, aby byla zvolena opatření, která zajistí splnění limitů bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž a současně B) budou působit proti vzniku hluku u jeho zdroje (tj. zejména nízké protihlukové stěny, bokovnice, pryžové výstelky pod patou kolejnice,

antivibrační rohož na dno šterkového lože, broušení kolejnic dle předem známého harmonogramu, atd. nevyhovující řešení je prezentováno na objektu ul. Zdeňka Lhoty čp. 463.

Vypořádání vyjádření –

U objektů v ul. Zdeňka Lhoty čp. 463 a Dr. Janského čp. 1095 (v připomínce je chybně uvedeno 1085) není ve výhledových stavech se záměrem překročen hygienický limit staré hlukové zátěže ani z provozu železniční dopravy, ani z provozu silniční dopravy.

Součástí optimalizace trati jsou dostupná opatření vedoucí ke zlepšení akustické situace – obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorbérů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace.

Požadavek na prověření různých protihlukových opatření je zapracován do podmínek návrhu stanoviska v hlukové studii pro DUR.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 3 – V připomínce je podrobné odůvodnění, proč je uplatnění SHZ v Černošicích použito nesprávně. Podle Spolku na ochranu kvality života v okolí železnice v černošicích postupoval zpracovatel projektového záměru na základě chybného vyhodnocení a z toho vyplývajícího chybného uplatnění hygienického limitu SHZ. Podle Spolku na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích postupovala KHS Středočeského kraje nesprávným způsobem. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích proto požaduje přepracování dokumentace EIA v intravilánu města Černošice s ohledem na výše uvedené, a tedy uvedení do souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předemné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace. Ze strany zpracovatele posudku nelze zpochybnit rozhodnutí příslušné hygienické stanice, proto nepovažují za odůvodněné, vrátit z tohoto důvodu Dokumentaci k přepracování. Další podrobné odůvodnění je uvedeno v komentáři připomínky stejného charakteru od vyjadřovatele v Dokumentaci na str. 40, které je platné i v době zpracování posudku.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 4 – V požadavku jsou připomínky k intenzitám železniční dopravy. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích konstatuje, že vzhledem k tomu, že zpracovatel dokumentace EIA nepodal dodatečné relevantní informace či důkaz o relevanci tohoto zásadního parametru. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje doplnění/ přepracování předložené dokumentace EIA.

Vypořádání vyjádření –

Není v možnostech zpracovatele posudku znevěrohodnit podklady o intenzitách železniční dopravy, kterou obdrželi zpracovatelé Dokumentace a které zástupci SŽ podrobně okomentovali a zdůvodnili na veřejném projednání záměru. Je zřejmé, že informace o výhledových intenzitách dopravy se mohou neustále vyvíjet, i proto byla do návrhu stanoviska začleněna podmínka na zpracování hlukové studie v projektu pro územní rozhodnutí a stavební povolení, s aktualizovanými informacemi o intenzitách jak železniční, tak silniční dopravy.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 5 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že v hlukové studii není zohledněn významný faktor přesunu nákladní dopravy více do nočních hodin. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje doložení výše uvedených tvrzení zpracovatele dokumentace EIA vč. přesného grafikonu nákladních vlaků (den/noc) a předpokládaný průjezdný profil a ložná míra vlakových souprav.

Vypořádání vyjádření – k tomuto požadavku lze ze strany zpracovatele posudku opět jen konstatovat, že nelze z mé strany znevěrohodnit podklady od SŽ a požadovat použití jiných intenzit. Tato problematika je i podrobně vysvětlena v komentáři připomínky stejného charakteru od vyjadřovatele v Dokumentaci na str. 45-47.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 6 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že nesouhlasí s IPO v navržené podobě. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje, aby v dokumentaci bylo doplněno, jakým způsobem bude hluk omezen pro vlastníky, kteří nabídku IPO odmítnou. Dále požaduje navržení dalších protihlukových opatření a to i v místech, kde k překročení hygienického limitu hluku dochází také z provozu silniční dopravy a také přesné vyčíslení počtu těchto zasažených domácností, neboť v případě, že je takto označena např. nemovitost čp. 1085 lze předpokládat, že stejného hluku bude dosahováno také v případě dalších nemovitostí v ulici Dr. Janského.

Vypořádání vyjádření –

V případě, že se investorovi nepodaří zajistit realizaci individuální ochrany proti hluku, bude muset učinit jiná opatření, která budou příslušnou hygienickou stanicí schválena. Obecně je krajním důsledkem nerealizace záměru.

Požadované prověření dalších protihlukových opatření je začleněno do podmínky v návrhu stanoviska – bude provedeno v hlukové studii v projektu DUR.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 7 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje přepracování podkladového materiálu o dopravních intenzitách do skutečných čísel, a to i ohledem na to, že se díky prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské. Upozorňují na zvýšené riziko havárií v důsledku zvýšení intenzit dopravy a s ohledem na stávající charakter komunikace a možný dopad na provoz cyklostezky. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích dále požaduje synergické posouzení hluku vdaném úseku a posouzení všech bezpečnostních rizik v ulici Zdeňka Lhoty s přihlédnutím k tomu, že komunikace je v mnoha úsecích tak úzká, že nedovoluje průjezd dvou automobilů vedle sebe

Vypořádání vyjádření –

Po zrušení úrovněového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolizí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá. Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení musí být standardně řešeno v rámci navazujícím procesu povolování výstavby včetně dodržení bezpečnosti provozu a není proto v procesu EIA potřeba tuto problematiku dále řešit.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 8 -Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že se díky znalosti místních poměrů neztotožňuje s přínosem prodloužení ulice Zdeňka Lhoty a její napojení přes soukromé pozemky na ulici Radotínskou. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích konstatuje, že je stále nedostatečně vysvětlen vliv vybudování předmětného prodloužení nejen pro nemovitosti v bezprostřední blízkosti prodloužení, ale i v celém úseku ulice Zdeňka Lhoty. V hlukové studii není zpracována parciální hluková studie věnující se tomuto prodloužení. V předložené dokumentaci není vyhodnoceno bezpečnostní riziko obyvatel, kteří nyní využívají přejezd v Kazínské ulici. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích opětovně zdůrazňuje, že vlivem zrušení přejezdu ústíčího do Kazínské ulice se výrazně zhorší bezpečnostní situace zde bydlících obyvatel, bezpečnostní riziko v lokalitě výrazně stoupne. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích požaduje nové a pečlivé přepracování dokumentace EIA ve výše uvedené oblasti.

Vypořádání vyjádření –

Problematiky bezpečnosti provozu, vlivu technických řešení a povodňové situace a další obdobné stavy musí být obecně řešena v rámci dalšího povoloovacího procesu realizace záměru, kde i spolek,

pokud bude chtít se tohoto procesu může účastnit. Problematiky bezpečnosti provozu na navržené přeložce bude standardně řešena v rámci povolovacího procesu záměru a v tomto případě není důvod tuto problematiku v procesu EIA dále řešit. Pouze na upřesnění dodávám, že v rámci Dokumentace a následně posudku je nutno posuzovat záměr, tak jak byl předložen. Pokud jsou vlivy předloženého záměru z pohledu hodnocení v procesu EIA akceptovatelné (při stanovení podmínek) tak nelze vydat u tohoto záměru nesouhlasné stanovisko.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 9 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích v připomínkách ke zjišťovacímu řízení uvedl, že v předložené hlukové studii je nedostatečně vysvětlen důsledek avizované demolice domu čp. 477 v ulici Zdeňka Lhoty. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích považuje vysvětlení k hlukovému zatížení v dané lokalitě za nedostatečně zpracované, neboť nebyly vzaty v úvahu všechny nové zdroje hluku. Nadto po zbourání domu čp. 477 plánuje město Černošice stávající komunikaci narovnat, což umožní zvýšení rychlostí vdané lokalitě.

Vypořádání vyjádření –

Odstranění hradla Kazín čp. 477 je ve výpočtu akustické situace zohledněno jak v kontrolních výpočtových bodech, tak v hlukových mapách, konkrétně mapy č. 5, 6, 9 a 10. V nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb, které jsou v současnosti hradlem částečně akusticky odstíněny, dochází i po odstranění hradla zásluhou optimalizace trati, jejíž součástí je obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorberů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace.

V této souvislosti upozorňuji na podmínku v návrhu stanoviska, kde v rámci nové hlukové studie v projektu DUR budou posouzeny i další opatření proti hluku a současně bude opětovně posouzeno i komentované místo.

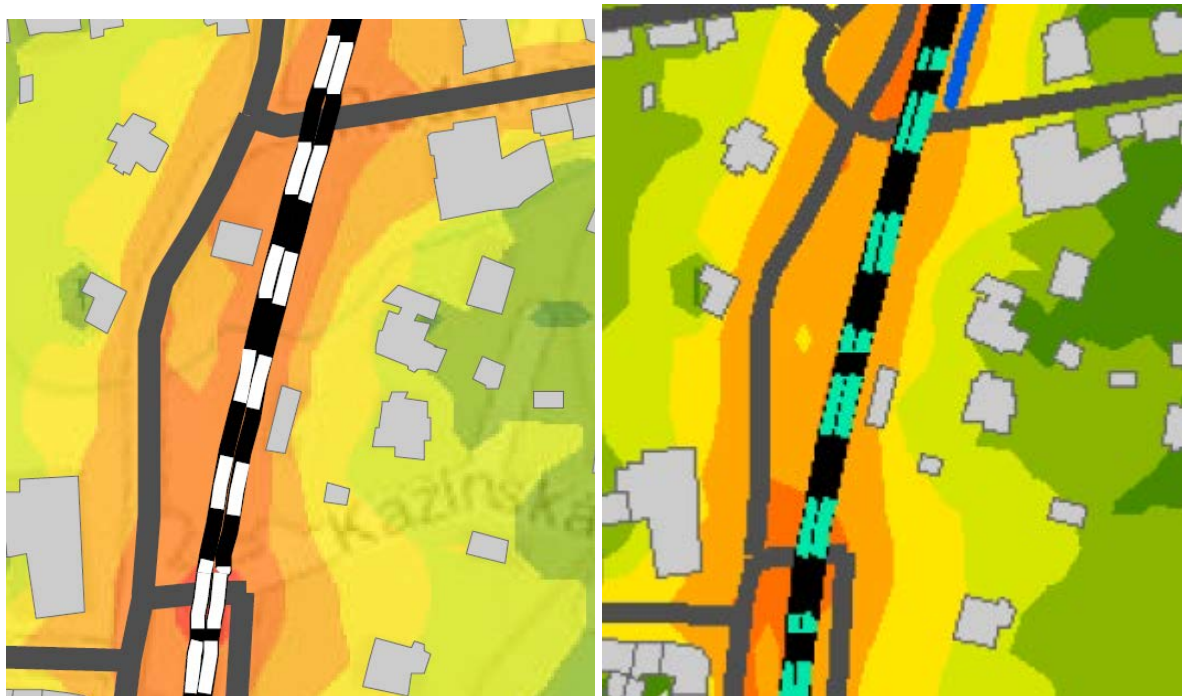
Podstata vyjádření –

Požadavek č. 10 - Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích shledal, že ve zpracované dokumentaci EIA není explicitně řešen vliv projektu na obytné domy čp. 69 a čp. 67 a to v souvislosti s plánovaným prodloužením ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské, úpravou staničních budov a zvýšením intenzit provozu na ulici 11/115.

Vypořádání vyjádření –

V Akustické studii bylo provedeno posouzení pro celé přilehlé okolí záměru. Pro detailní hodnocení se vždy vybírají body a objekty, které mohou být významně ovlivněny, nebo kde hrozí nedodržení hygienických limitů. Objekt č.p. 69 a 67 ve vybraných objektech není. Nicméně z níže přiložených výřezů z hlukových map je zřejmé, že objekty byly posouzeny a že po realizaci záměru dojde ke zlepšení akustické situace v jeho okolí. Výřezy jsou z období pro rok 2026, vlevo je stav bez realizace

záměru a vpravo s realizací záměru v denní době. Je vidět, že objekty se posunou ze světle zelené do tmavších odstínů zelené, tj. do nižších hodnot hluku (jednotlivé odstíny jsou rozsah pásem po 5 dB). V chráněném venkovním prostoru stavby objektu čp. 69 v Černošicích je hygienický limit hluku z provozu železniční dopravy na dráhách 70/65 dB (den/noc) a z provozu silniční dopravy 60/50 dB (den/noc). Při kumulaci hluku z provozu železniční a silniční dopravy se objekt čp. 69 v roce 2026 i v roce 2040 ve stavu se záměrem v denní době nachází v pásmu $L_{Aeq,T} = 55\text{--}60$ dB a v noční době v pásmu $L_{Aeq,T} = 50\text{--}55$ dB, objekt č.p. 67 na tom bude ještě lépe.



Vliv přeložky II/115 byl dostatečně vyhodnocena v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se v okolí plánované přeložky. Provoz čistě na nových částech přeložky II/115 je v kapitole 7.3.1 akustického posouzení hodnocen vůči hygienickému limitu 60/50 dB (den/noc), korekce SHZ z vlivu silniční dopravy zde uplatněna není. Z výsledků je zřejmé, že nedochází k překročení tohoto hygienického limitu.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 11 - Limity s korekcí pro starou hlukovou zátěž se mohou dle § 12 odstavce (5) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. uplatnit pouze pro případ, kdy se provádí údržba a rekonstrukce železničních drah. V úseku průtahu Černošic, ale i dalších úseků tratě, se tak nejedná o rekonstrukci, ale o stavbu novou, a proto nelze uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž.

Vypořádání vyjádření –

Ze zpracované hlukové studie je zřejmé, že lze v tomto případě použít SHZ, tuto skutečnost potvrdila i příslušná hygienická stanice. Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu

stanoviska zpracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 12 - Korekce pro starou hlukovou zátěž (SHZ) není legálně povolena jako permanentní řešení. Použití limitů pro starou hlukovou zátěž může, podle stanoviska Ministerstva zdravotnictví ČR (stanovisko MZ k návrhům a připomínkám podaných veřejností v souvislosti s novelou NV 272/2011 Sb., strana 17, Příloha 1), být pouze řešení dočasné.

Vypořádání vyjádření –

Není v pravomoci zpracovatele posudku zpochybnit názor hygienické stanice na použití SHZ, proto s jeho použitím v Dokumentaci souhlasím.

Podstata vyjádření –

Požadavek č. 13 - Protože se vzrůstající rychlostí dochází k nárůstu emisí hluku (orientačně 10 km na rychlosti přidá ca 1 dB na hluku.) a navýšení hlukové zátěže po optimalizaci trati v Černošicích, požadujeme, aby návrhová rychlost pro osobní dopravu během dne nepřekročila 105 km/h a pro nákladní dopravu během dne nepřekročila 90 km/h. Protože hluk z nákladní železniční dopravy je velmi obtěžující a největší problém v noci, požadujeme, aby návrhová rychlost pro nákladní dopravu během noci nepřekročila, byla omezena na 60 km/h.

Vypořádání vyjádření –

Požadavek na návrhové rychlosti vychází z požadavku SŽ. V případě, že v hlukové studii, kterou je požadováno zpracovat v rámci projektu DUR se prokáže, že lze splnit požadované hygienické limity, tak není odůvodnitelné, návrhové rychlosti v rámci procesu EIA požadovat nižší. Je fakt, že případné snížení rychlostí může být jedním z prověřovaných opatření v hlukové studii v projektu DUR.

Podstata vyjádření –

2. Rozpory v dokumentaci u klíčových parametrů a informací –

Spolek uvádí, že opětovně upozorňuje na rozpor v dokumentaci týkající se hygienických limitů. V Radotíně je místo limitu SHZ uznán jen základní limit navýšený o 5 dB, zatímco v Černošicích je limit SHZ pro posouzení použit. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích proto důrazně žádá, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno rovně. Z dokumentace není zcela jasné, jaká protihluková opatření budou použita a kde. Spolek požaduje u SO 04-66-01 oplocení, aby oplocení podle typu C bylo provedeno v celé délce průtahu Černošic a neprováděl se typ A drátěné pletivo.

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích opětovně zdůrazňuje nesouhlas s uvedením nepodložených klíčových informací není pravda že by mělo být 100% vlaků kategorie rychlík, expres a osobní je vybaveno kotoučovými brzdami.

Vypořádání vyjádření –

Dle sdělení zástupce hygienické stanice Praha je limit 65/60 dB uplatněn na této trati již od roku 2012 a hygienická stanice na jeho splnění trvá. Vyjádření bylo vzato na vědomí a bylo zohledněno

při zpracování posudku. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje ve svém vyjádření neuvádí žádný číselný limit, nižší než limit pro SHZ. Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně. V podmínkách návrhu stanoviska je požadavek na zpracování hlukové studie v rámci projektu DUR, v té kromě jiného požadovaného dojde i k aktualizaci všech vstupních údajů, jak o intenzitách provozu, tak technickém vybavení vlaků.

Podstata vyjádření –

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích považuje za nepřijatelné, aby byla projektována protihluková opatření v návaznosti na „stanoviska obcí a existující memorandum“, které nechce realizaci PHS. Dále upozorňují na nutnost realizaci IPO, bez nichž nelze při nerealizaci dostatečných PHS požadované limity splnit.

Vypořádání vyjádření –

Souhlasím s tím, že nelze jako závazný a rozhodující požadavek pro ochranu obyvatel proti hluku považovat citované memorandum. Rozhodující je definitivní stanovisko příslušné hygienické stanice a to včetně možnosti realizace IPO. Pokud nebudou požadavky hygienické stanice splněny a limity nebudou dodrženy, nelze obecně záměr realizovat.

Podstata vyjádření –

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích poukázal v reakci na podklady ke zjišťovacímu řízení na existenci rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 As 135/2011 z 30.1. 2012, ze kterého mj. vyplývá, že stavba nesmí být bez dalšího automaticky umístěna do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích shledává vyjádření v Dokumentaci, že ve velké části území dojde ke zlepšení akustické situace, za nedostatečné. Požaduje, aby zpracovatel dokumentace jasně určil objekty, u kterých nebudou dodrženy hlukové limity a aby při projektování protihlukových opatření využil všechna dostupná protihluková opatření bez výjimky, aby byl zcela eliminována existence objektů, u kterých nebude dodržen platný hlukový limit.

Vypořádání vyjádření –

V rámci zpracování posudku byla problematika požadavků obce na PHS projednána jak se zástupci obce, tak s občan a zástupci spolků. Po porovnání zasláných požadavků po veřejném projednání konstatují, že požadavky občanů a obce se v mnoha případech téměř shodují. Problematika bude prověřena v požadované hlukové studii, kde je i doporučení na zpracovatele hlukové studie, aby provedl konzultace jak se zástupci obce, tak občanů.

Podstata vyjádření –

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích považuje příslib pravidelné údržby tratí - víz komentář zpracovatele dokumentace EIA, např. str. 54: „trať bude pravidelně udržována a kolejnice budou pravidelně broušení“ za nepodložené přání. Místo nepodložených informací o údržbě tratí požaduje

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích projektování takových protihlukových opatření, které zajistí ochranu dotčených obyvatel i případně, že finanční prostředky na nezbytnou údržbu nebudou k dispozici v potřebném objemu.

Vypořádání vyjádření –

Problematika bude prověřena v požadované hlukové studii v DUR. Jen pro úplnost dodávám, že při každém posouzení je nutné vycházet z předpokladu, že budou dodržována předpisy požadovaná opatření. Týká se to jak železnice, tak komunikací atd.

Podstata vyjádření –

V hlukové studii není zohledněno zvětšení průjezdního profilu a ložné míry. Rekonstrukce tratí s sebou přinese zvětšení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC-GC a taktéž přesun do vyšší třídy zatížitelnosti D 4. To znamená, že v důsledku rekonstrukce trati, po ní budou jezdit větší a těžší nákladní vlaky, které jsou standardem v NSR, ale dnes s ohledem na současný stav tratí po ní jezdit nemohou.

Vypořádání vyjádření –

Zvětšení průjezdního profilu vlakových souprav a zvětšení ložné míry vlakových souprav bylo zohledněno ve vstupních dopravních datech, které poskytla Správa železnic, státní organizace a které byly následně vyhodnoceny v Akustickém posouzení. Problematiky bude opětovně prověřena v požadované hlukové studii v DUR.

Podstata vyjádření –

V případě použití benevolentních limitů s korekcí pro SHZ nebudou při optimalizaci použity technologie, se kterými bylo možno dosáhnout nižší hlukové zátěže a tento stav zde zůstane zakonzervován na mnoho dalších desetiletí a znemožní to případná pozdější dodatečná opatření. Když už se trať optimalizuje měla by se postavit taková, aby vyhověla a měla rezervu v plnění hlukových limitů.

Vypořádání vyjádření –

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Dále je v závěru vyjádření přiloženo 5 příloh - Výklad Ministerstva zdravotnictví k pojmu stará hluková zátěž, Objem železniční dopravy dle statistik SŽDC, Grafikon vlakové dopravy, Objem současné vlakové dopravy v noční dobu a Vyhodnocení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb dle protokolu z měření fy. Kvinting. Tyto přílohy mají doložit informace a argumenty pro problematiku připomínkované ve vyjádření. Z tohoto pohledu proto nepovažuji za účelné, s ohledem na předchází komentáře a potřeby tohoto procesu EIA, je samostatně dále komentovat.

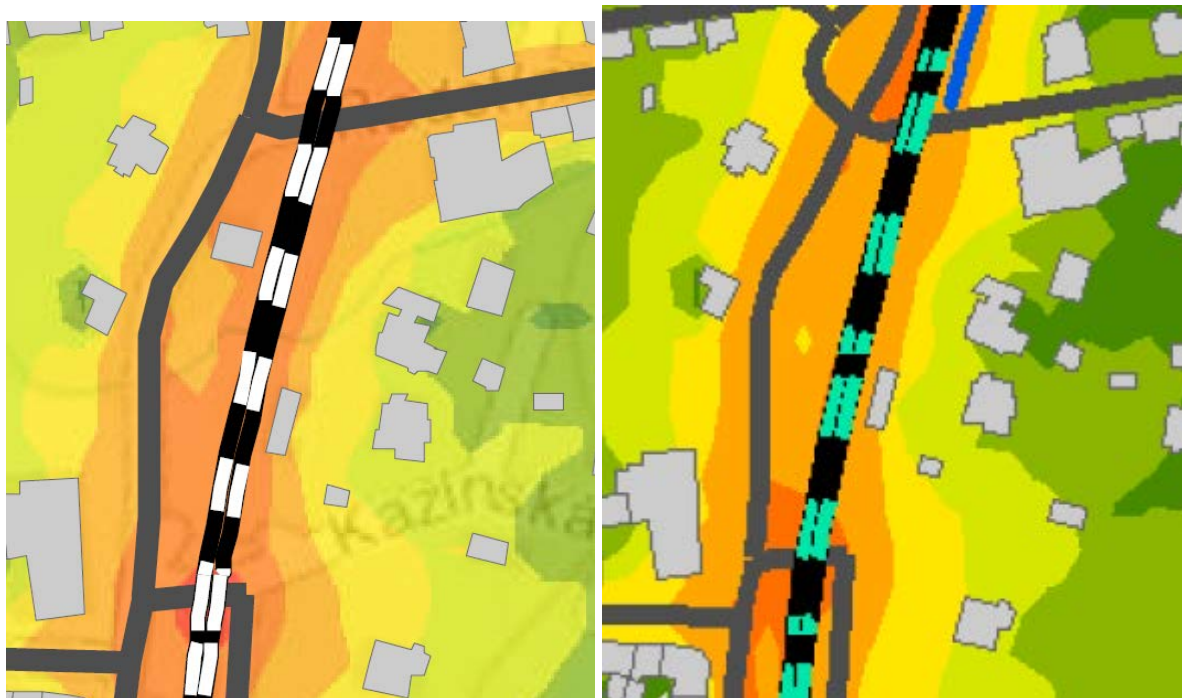
V.2.12 J.B. 23.11.2021

Podstata vyjádření –

Nesouhlasí se zrušením úrovnového přejezdu v žkm 14,1 a vybudováním přeložky II/115 v Černošicích žkm 13,790 - 13,980. Upozorňuje na vytvoření zcela nového zdroje hluku od více jak 15000 aut/den a s tím spojené negativní dopady na životní prostředí (faunu a flóru) a obyvatele. V důsledku takového množství aut může dojít i k poškození objektů vibracemi a ke vzniku sesuvů. V Dokumentaci nejsou dostatečně posouzeny vlivy na objekt zpracovatele připomínky č.p.69. Není zpracován synergický vliv železniční a silniční dopavy. Protože se jedná o nový zdroj hluku požaduje nepoužívat limity SHZ.

Vypořádání vyjádření –

V Akustické studii bylo provedeno posouzení pro celé přilehlé okolí záměru. Pro detailní hodnocení se vždy vybírají body a objekty, které mohou být významně ovlivněny, nebo kde hrozí nedodržení hygienických limitů. Objekt č.p. 69 ve vybraných objektech není. Nicméně z níže přiložených výřezů z hlukových map je zřejmé, že objekt byl posouzen a že po realizaci záměru dojde ke zlepšení akustické situace v jeho okolí. Výřezy jsou z období pro rok 2026, vlevo je stav bez realizace záměru a vpravo s realizací záměru v denní době. Je vidět, že objekt se posune ze světle zelené na rozhraní světle a sytě zelená. V chráněném venkovním prostoru stavby objektu čp. 69 v Černošicích je hygienický limit hluku z provozu železniční dopavy na dráhách 70/65 dB (den/noc) a z provozu silniční dopavy 60/50 dB (den/noc). Při kumulaci hluku z provozu železniční a silniční dopavy se objekt čp. 69 v roce 2026 i v roce 2040 ve stavu se záměrem v denní době nachází v pásmu $L_{Aeq,T} = 55-60$ dB a v noční době v pásmu $L_{Aeq,T} = 50-55$ dB.



Vliv přeložky II/115 byla dostatečně vyhodnocena v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb nacházejících se v okolí plánované přeložky. Provoz čistě na nových částech přeložky II/115 je v kapitole 7.3.1 akustického posouzení hodnocen vůči hygienickému limitu 60/50 dB (den/noc),

korekce SHZ z vlivu silniční dopravy zde uplatněna není. Z výsledků je zřejmé, že nedochází k překročení tohoto hygienického limitu.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviště zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Problematika možnosti poškození objektů vibracemi či vznikem sesuvů budou automaticky řešena v rámci povolovacího procesu stavby a není proto potřeba ji v rámci procesu EIA řešit.

Podstata vyjádření –

Nesouhlasím se zrušením úrovnového přejezdu v žkm 14,199 a vybudováním přeložky propojující ulice Kazínská – Radotínská. Obyvatelé oblasti pod tratí budou dopravně odříznuti od zbytku obce, což je nepřijatelné zejména v případě mimořádných situací. V podchodu budou hrozit kolize chodců s cyklisty zejména s uváděným zrušením chodníku, naroste automobilová doprava v této lokalitě, argument, že tuto spojku mezi Radotínskou a Zdenka Lhoty nebudou běžně užívat řidiči ke zkrácení cesty je zcela lichý. Znovu opakuji, že z těchto důvodů nesouhlasím s využitím mých pozemků výše uvedených pro realizaci předmětného záměru. K tomu dodávám, že je ohrožena starobylá lípa, která je dominantou tamního území.

Vypořádání vyjádření –

Při zrušení přejezdu v žkm 14,1 vyžaduje výstavbu propoje ulice Kazínská-Radotínská, aby byla zachována možnost odjezdu z této lokality severním směrem na Prahu a obyvatelé nebyli od dalších částí obce odříznuti. Kdyby zůstal v provozu přejezd v žkm 14,1 docházelo by pravděpodobně k situaci, která je v připomínce popisována – řidiči by mohly tuto trasu využívat místo trasy po nové přeložce II/115, čímž by do lokality okolo ulice Zdeňka Lhoty byla vnášena vyšší doprava, než v případě navrhovaném v záměru. Nový přejezd (nikoliv podjezd) v žkm 14,1 bude určen pro pěší a cyklisty a bude dále využíván pro složky IZS. Zamezení průjezdu veřejné silniční dopravy přes přejezd pomocí výsuvných sloupků považují za plně dostatečné, aby k využití tohoto přejezdu veřejnou dopravou nemohlo docházet. Nové propojení mezi ulicemi Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů.

V rámci procesu EIA se posuzují vlivy předloženého záměru na životní prostředí. Pokud vycházejí vlivy záměru za stanovených podmínek na životní prostředí akceptovatelné, není odůvodnitelné zcela změnit koncepci záměru – zde požadované zrušení přeložky II/115 a zachování přejezdu v žkm 14,1 a 14,199 v provozu.

Případné zásahy či vlivy na starobylou lípu budou stejně, jako na všechny stromy, které podléhají příslušným povolením pro kácení, podrobně posouzeny v rámci další projektové přípravy záměru. Standardní požadovaný přístup je minimalizovat nejen kácení, ale také i negativní ovlivnění stromů,

a to zvláště stromů tohoto druhu. V rámci procesu EIA není proto důvod předem zakázat jakékoliv možné ovlivnění tohoto stromu.

Podstata vyjádření –

Na závěr bych chtěl uvést, že předložená dokumentace není dostatečně zpracovaná. Dostupná obrazová část je málo detailní - ani při zvětšení nelze vyčíst žádné detaily, takže se, jakožto dotčená osoba, nemohu s důležitými údaji seznámit. Proto žádám o její přepracování.

Vypořádání vyjádření –

Souhlasím s tím, že některé výkresové přílohy jsou málo přehledné. Jedná se o standardní problém u liniových staveb, kdy v přehledných situacích je uvedeno málo informací, obvykle jsou využity jen jako informace o trasovém vedení záměru a podrobné nelze do digitálních výstupů přiložit s ohledem na možné velikosti souborů v detailním rozlišení. Za nedostatečnou, kde nelze nijak přečíst některá čísla, považuji údaje o dopravních intenzitách na komunikacích. Proto jsem si tyto údaje nechal od oznamovatele doložit a jsou ve vybraném rozsahu uvedeny v příloze posudku.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA ve smyslu § 8, odst 5 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

V.2.13 M.Z. 23.11.2021

Podstata vyjádření –

1. Nesouhlasí s plánovaným dočasným zábořem svých pozemků.

Vypořádání vyjádření –

Problematika zábořu soukromých pozemků není předmětem posuzování v rámci procesu EIA, Proto není vyjádření podrobně komentováno, pouze bylo vzato na vědomí.

Podstata vyjádření –

2. Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází moje nemovitost. Dále uvádí výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Je tedy pro mne naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice - Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

3. Nesouhlasím s odstraněním nemovitosti čp, 477 bez náhrady. Nesouhlasím s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbarierového propojení. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované

oplocení vnímám jako nedostatečné a to i z bezpečnostního hlediska. Žádám proto o přepracování dokumentace.

Vypořádání vyjádření –

Souhlas s demolicí tohoto objektu bez náhrady je obecně v pravomoci majitele objektu, což je v tomto případě Česká republika a právo hospodařit má Správa železnic, státní organizace. Do jejího rozhodnutí nelze v rámci procesu EIA zasahovat.

I po odstranění nemovitosti Zdeňka Lhoty čp. 477, Černošice, dochází v chráněném venkovním prostoru stavby čp. 1397 vlivem optimalizace trati ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez optimalizace, a to ve výhledovém roce 2026 až o 2,1 dB v denní době a 1,5 dB v noční době a ve výhledovém roce 2040 až o 2,6 dB v denní době a o 2,2 dB v noční době.

Nové propojení mezi ulicemi Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu.

Problematika bezpečnosti provozu na veřejných komunikacích a v blízkosti železnice bude v tomto případě v dostatečném rozsahu muset být řešena v následujících projektové přípravě stavby, a proto není potřeba ji v procesu EIA v tomto případě řešit.

Nepovažuji proto za odůvodnitelné z uvedených důvodů vracet Dokumentaci k přepracování.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčena, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

V.2.14 J.O.V.L. 23.11.2021

Podstata vyjádření –

Při studování hlukové studie, která je součástí předmětného projektového záměru Optimalizace jsem zjistil, že byl aplikován nerovný přístup při akustickém posouzení a následném uplatnění hygienických limitů pro konkrétní úseky. V případě lokality na území hl. města Prahy bylo vycházeno při stanovování hlukového limitu z akustické studie společnosti ATEM z roku 2016. V případě úseku Černošic však při stanovování hlukového limitu bylo vycházeno z akustické studie vypracované v roce 2019, tedy v době, kdy, jak bylo konstatováno, přechodně došlo ke zlepšení akustické situace. Proto tímto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

Dále bych chtěl uvést, že institut SHZ byl zaveden v analogii s jinými starými ekologickými zátěžemi proto, aby bylo možno dočasně a za stanovených podmínek právně legalizovat nadlimitní stav, který vznikl v podstatě historicky a spontánně. SHZ lze uplatnit pouze pro případy, kdy je železniční trať vedena v původním směrovém a výškovém vedení, z čehož vyplývá, že rozdíl nesmí být žádný, nikoliv „minimální“ nebo „nejvýraznější“.

Vypořádání vyjádření –

Potvrzení o správném využití limitu pro SHZ je odůvodněno výše.

Podstata vyjádření –

Jsem rovněž seznámen se stanoviskem místních samospráv a starostů, kteří se v tzv. memorandu vyjádřili proti plošnému využití PHS v dané lokalitě. Při plánování tak strategické trati je nutné

současně hledět na kvalitu života dotčených obyvatel. Apeluji proto na to, aby byla naprojektována taková protihluková opatření, která dlouhodobě výrazně sníží hlukové zatížení v městě Černošice.

Vypořádání vyjádření –

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje. V rámci zpracování posudku byla problematika protihlukových opatření se zástupci města Černošice a i se zástupci veřejnosti několikrát konzultována a výsledky jednání byly zohledněny v požadavku na zpracování podrobné hlukové studie v rámci projektu DUR.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, Jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Z hlediska hluku považuji za efektivnější zpracovat hlukovou studii v rámci další projektové přípravy stavby, kdy budou jednak možné aktualizovat údaje o vstupních parametrech pro výpočet (intenzity dopravy, atd.) a současně navrhnout komplex opatření i s ohledem na to, v jakém rozsahu se podaří s majiteli nemovitostí projednat a odsouhlasit rozsah individuálních protihlukových opatření (IPO). Bez znalosti definitivního rozsahu IPO nelze ve fázi zpracování EIA správně a v potřebné účinnosti navrhnout definitivní protihluková opatření. Tento požadavek je i v souladu s požadavkem KHS Středočeského kraje.

V.2.15 M.P. 23.11.2021

Podstata vyjádření –

1. Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Čemošic, kde se nachází moje nemovitost č.p.482. Dále komentuje výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Je tedy pro mne naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Čemošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Čemošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení hluku. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice - Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice ~ Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevnese vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námítky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídit, jaké definitivní limity má požadovat.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

2. Nesouhlasím s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbarierového propojení. V ranní špičce nebudou lidé používat ponechané přejezdy. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované oplocení vnímám jako nedostatečné a to i z bezpečnostního hlediska. Žádám proto o přepracování dokumentace.

Vypořádání vyjádření –

Problematikou možnosti využití nového propojení z ul. Radotínské do ul. Zdenka Lhoty se Dokumentace zabývala. V dokumentaci EIA je uvedeno: „Po zrušení úrovněového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolizí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá.“ Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení musí být standardně řešeno v rámci navazujícím procesu povolování výstavby a není proto v procesu EIA potřeba toto řešit. Z pohledu vlivů na životní prostředí není proto důvod vrátit Dokumentaci EIA pro předložený rozsah řešení nového propojení komunikací k přepracování.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

V.2.16 P.P. 24.11.2021

Podstata vyjádření –

1. Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází moje nemovitost č.p.476. Dále komentuje výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice - Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevnese vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námítky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Odstranění hradla Kazín čp. 477 je ve výpočtu akustické situace zohledněno jak v kontrolních výpočtových bodech, tak v hlukových mapách, konkrétně mapy č. 5, 6, 9 a 10. V nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb, které jsou v současnosti hradlem částečně akusticky odstíněny, dochází i po odstranění hradla zásluhou optimalizace trati, jejíž součástí je obnova železničního svršku a spodku, pružné bezpodkladnicové upevnění kolejnic, pravidelné udržování trati, pravidelné broušení kolejnic, instalace kolejnicových absorbérů v blízkosti zástavby, ke zlepšení akustické situace.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje.

Podstata vyjádření –

2. Nesouhlasím s tím, aby se v důsledku realizace záměru významně zvýšila intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, tj. na ulici Zdeňka Lhoty vlivem bezbarierového propojení. V ranní špičce nebudou lidé používat ponechané přejezdy. Není zde žádná zábrana oddělující místní komunikaci od frekventovaného III. TŽK. Navrhované oplocení vnímám jako nedostatečné a to i z bezpečnostního hlediska. Žádám proto o přepracování dokumentace.

Je nutné, aby v rámci projektu byly vyřešené chodníky v ulici Zdeňka Lhoty od ulice Topolská - Jasmínová, v současné době na rozdíl od projektu zde žádné nejsou. V současném místě hradla Kazin, je pro pěší a zejména pro děti, tato lokalita velmi nebezpečná. Podle projektu dojde k demolici hradla Kazin, ale přeložka silnice zde řešená není. V projektu není zakreslen aktuální stav chodníku a inženýrských sítí.

Vypořádání vyjádření –

Problematikou možnosti využití nového propojení z ul. Radotínské do ul. Zdenka Lhoty se Dokumentace zabývala. V dokumentaci EIA je uvedeno: „Po zrušení úrovněového přejezdu ul. Kazínská a ul. Radotínská bude zbudováno v prostoru za nynější budovou železniční zastávky Černošice propojení pro pěší a automobilovou obsluhu území od ul. Radotínská, a to náhradou za tyto přejezdy. Toto propojení je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů. Zvýšení počtu kolizí s cyklisty se proto oproti stávajícímu stavu nepředpokládá.“ Navržené řešení bylo dle sdělení oznamovatele projednáno s DI Policie ČR ve formě pěší zóna s možností vjezdu dopravní obsluhy. Takto bylo projednáno kladně i s městem Černošice. Zajištění potřebného oddělení tělesa železnice od tohoto propojení musí být standardně řešeno v rámci navazujícím procesu povolování výstavby a není proto v procesu EIA potřeba toto řešit. Z pohledu vlivů na životní prostředí není proto důvod vrátit Dokumentaci EIA pro předložený rozsah řešení nového propojení komunikací k přepracování. V rámci rekonstrukce trati dojde k demolici všech budov objektu hradla Kazín a k rekultivaci a ohumusování plochy. Úprava komunikací zde není předmětem rekonstrukce trati. Může být navazující akcí města. Stav chodníků a inženýrských sítí odpovídá době pořízení podkladů – 06/2017. Podklady projektant obdržel od zadavatele. Pouze pro informaci dodávám, že před zpracováním projektu pro územní rozhodnutí je automatickou povinností projektanta aktualizovat informace o stávajícím stavu.

Podstata vyjádření –

3. Nesouhlasím s tím, aby v důsledku výstavby mě byl znemožněn vjezd a vstup na můj pozemek 4493/1 přes plánovaný pronájem mého pozemku 4894/17 – patrně travnatý pás s vstupem a vjezdy na pozemek (E.4.2., 12/2019, pozemky dotčené stavbou) po dobu cca 1 rok.

Vypořádání vyjádření –

Dle sdělení oznamovatele je dočasný zábor stavby plánován z důvodu manipulace stavební techniky a dalších stavebních činností a bude sjednán na základě smlouvy o pronájmu, kde budou definovány podmínky pronájmu tak, aby nebyly narušeny zájmy vlastníka pozemku, včetně přístupu k jeho nemovitosti. Jen pro úplnost dodávám, že část pozemku par. č. 4894/17 (o výměře 279 m²) si dle Přehledu pozemků dotčených stavbou (SUDOP), který tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA, vyžádá dle projektové dokumentace v souvislosti s realizací záměru dočasný zábor stavby (cca 87 m²).

Problematika majetkoprávních vztahů není v rámci procesu EIA řešena. V případě, že investor nebude moci vzhledem k nesouhlasu majitelů pozemků či nemovitostí záměr realizovat, bude muset od realizace upustit, nebo najít jiné řešení. Všechny případné změny záměru budou automaticky v rámci dalšího procesu povolení záměru posouzeny i z pohledu procesu EIA (tzv. verifikace). Pokud by tyto změny nebylo možno verifikovat, musí investor zpracovat nové posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

V.2.17 M.H. 25.11.2021

Podstata vyjádření –

Vyjadřuji svůj zásadní nesouhlas s uplatněním hlukových limitů s korekcí na SHZ v části Černošic, kde se nachází moje nemovitost č.p.1321. Dále uvádí výsledky měření hluku, které potvrdily, že dochází k překračování hygienických limitů. Efekt protihlukových opatření – výměny koleje, broušení kolejí byl jen krátkodobé. Chápu stanovisko starostů, tzv. memorandum tak, že nechtějí plošné využití protihlukových stěn, ale považuje ochranu lidského zdraví za důležitější. Je tedy pro mne naprosto nepochopitelný postup při akustickém posouzení, kdy v úseku Radotín byla vzata v úvahu data z r. 2016, zatímco v Černošicích data z r. v 2019, tedy z doby, kdy v Černošicích byla opakovaně prováděna opatření ke snížení

hluku. Zpracovatelem hlukové studie byl podceněn další významný faktor zdroje hluku, což je v našem případě provoz na ulice Dr. Janského. Žádám o dopracování studie, která v sobě zahrne synergické působení železnice a silniční dopravy u nemovitostí v ul. Dr. Janského a Střední po realizaci projektu optimalizace.

Důrazně proto žádám, aby bylo při uplatňování hygienických limitů postupováno identicky, tj. aby byl přehodnocen přístup v úseku mezi vlakovými zastávkami Černošice a Černošice - Mokropsy, tj. ve smyslu uplatnění nižších hlukových limitů s cílem účinnější ochrany zdraví dotčených obyvatel města Černošice - viz přístup KHS hl. města Prahy v úseku Radotín.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předemětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevznesla vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Lze chápat argumenty a požadavky města Černošic na omezení vysokých PHS, které by kromě jiného prakticky dělily město, a proto přednostně se snažit využít jiná protihluková opatření včetně individuálních opatření na objektech, ale v důsledku bude nutno navrhnout taková protihluková opatření, která splní požadavek KHS Středočeského kraje.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Rozsah hlukové studie je zřejmý z hlukových map, kde je vidět, že území ul. Dr. Janského a Střední bylo vy výpočtech posouzeno, do výpočtů byly zahrnuty jak vlivy provozu železnice, tak dopravy na komunikacích v rozsahu uvedeném v příloze 1. Dokumentace, kde je opět vidět, že do výpočtu jsou zapracovány vlivy z intenzity dopravy prakticky v celých Černošicích – viz i příloha posudku IX.4. kde jsou doloženy dopravní intenzity s lepší čitelností jednotlivých údajů, než v Dokumentaci.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA byla ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení

optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

V.2.18 J.D. 25.11.2021

Podstata vyjádření –

Zamýšlená stavba nejenže je finančně určitě velmi nákladná, ale do obce se nehodí. Z mého pohledu není lukrativním řešením zrušit oba přejezdy v Černošicích a ponechat bez podjezdu či nadjezdu nebo jiného řešení přejezd v Radotíně jako jediný možný.

Vypořádání vyjádření –

V Černošicích bude v rámci výstavby zrušen přejezd v ul. Radotínské pro veřejnou automobilovou dopravu. Bude dále využíván pro chodce a cyklisty a pro IZS. Tento přejezd bude pro veřejnou automobilovou dopravu nahrazen přeložkou silnice II/115. Dále bude zrušen přejezd v žkm 14,199 a bude ve směru severním nahrazen silnicí propojující ulice Kazínská – Radotínská. Ostatní stávající přejezdy v Černošicích budou zachovány. Nedojde tedy k situaci, že by přejezd v Radotíně byl jediný možný.

Podstata vyjádření –

Jako občan Černošic a spolumajitel pozemků 4424/1 a 4424/2 a nemovitosti č. 460 v ulici Zdenka Lhoty plně a v celém rozsahu souhlasím s připomínkami pana ing. Josefa Bláhy, Kazínská 69, Černošice - souseda.

Vypořádání vyjádření –

Vyjádření bylo vzato na vědomí. Vyjádření p. Bláhy je i uvedeno v příloze tohoto vyjádření. Vypořádání připomínek p. Bláhy je uvedeno v kap. V.2.12., Odkazují zde proto na tam uvedené komentáře.

Podstata vyjádření –

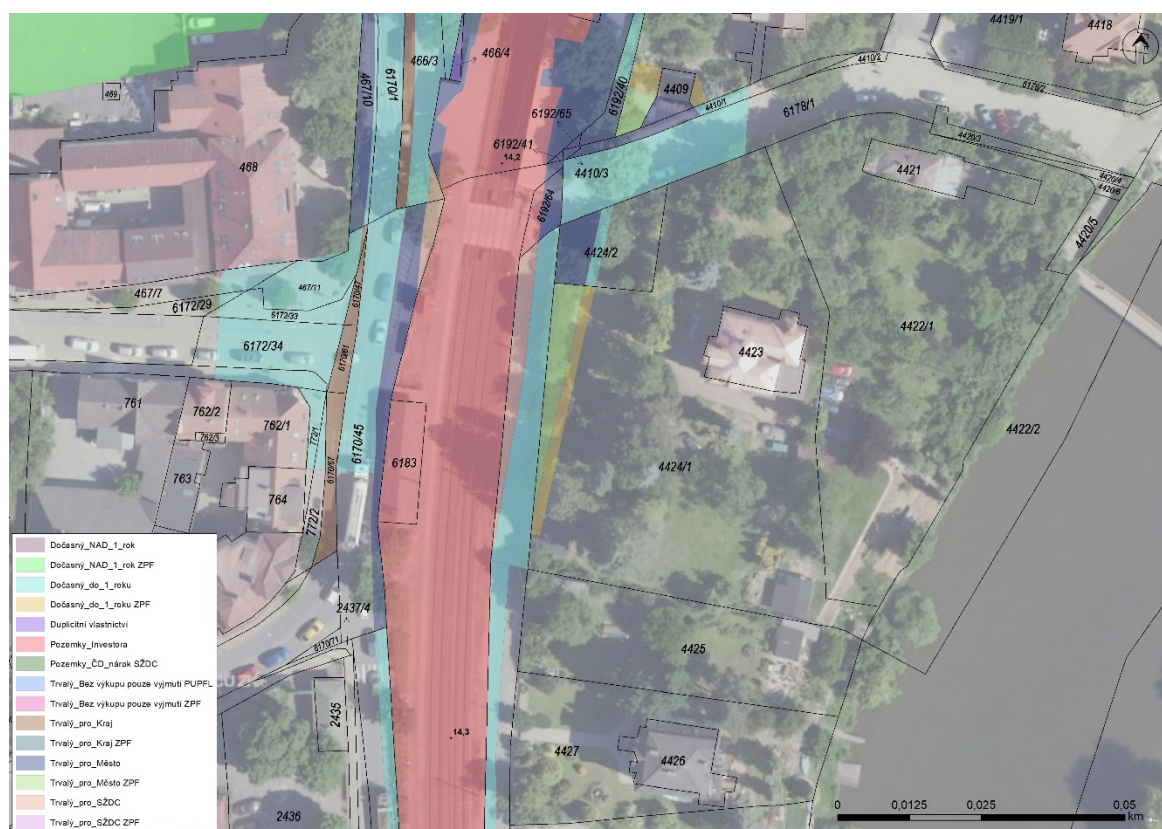
Jako spoluvlastník pozemků 4424/1 a 4424/2 nesouhlasím s jejich využitím pro realizaci předmětného záměru. Uvedené pozemky jsou součástí přední zahrady před nemovitostí č.460. Je zde zeleň a parková úprava od roku 1873. Zeleň a 150 let staré stromy zde mimo jiné slouží i jako protihluková stěna mezi tratí a obydlenou částí.

Vypořádání vyjádření –

Dle informace od oznamovatele projektant navrhuje ve shodě s územním plánem města Černošice v místě trvalého záboru přeložku – posun komunikace – ul. Zdeňka Lhoty z důvodu nutnosti umístění nástupiště směr Praha Komunikace je navržena jako místní komunikace funkční podskupiny D1. Základní šířka dopravního prostoru je navržena 4,5 m. Dočasný zábor poslouží pro stavbu nového plotu.

Část pozemku par. č. 4424/1 (o výměře 2 967 m²) si dle Přehledu pozemků dotčených stavbou (SU-DOP), který tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA, vyžádá v souvislosti s realizací záměru trvalý zábor stavby (cca 111 m²), část pozemku bude využita pro účely dočasného záboru stavby do 1 roku (cca 82 m²).

Část pozemku par. č. 4424/2 (o výměře 250 m²) si dle Přehledu pozemků dotčených stavbou (SU-DOP), který tvoří přílohu č. 12 dokumentace EIA, vyžádá trvalý zábor stavby (cca 71 m²), část pozemku bude využita pro účely dočasného záboru stavby do 1 roku (cca 26 m²).



V rámci dendrologického průřezu byla provedena inventarizace dřevin dotčených výstavbou na uvedených pozemcích. Jedná se o porostní plochu č. 55 – viz příloha č. 7 Dendrologická studie dokumentace EIA. Podle dendrologického průřezu se v případě porostní plochy č.55 jedná o porost šeríku. Vzrostlé stromy podle podkladů nebudou zasaženy – nacházejí se dále v zahradě.

Problematika majetkových vztahů není v rámci procesu EIA řešena. V případě, že investor nebude moci vzhledem k nesouhlasu majitelů pozemků či nemovitostí záměr realizovat, bude muset

najít jiné řešení, nebo od realizace upustit. Všechny případné změny záměru budou automaticky v rámci dalšího procesu povolení záměru posouzeny i z pohledu procesu EIA (tzv. verifikace). Pokud by tyto změny nebylo možno verifikovat, musí investor zpracovat nové posouzení jejich vlivu na životní prostředí.

Podstata vyjádření –

Projekt přesně neřeší vodovodní systém pro obec Černošice, který je v zemi na pozemku 4424/2, jehož jsem spoluvlastníkem. V roce 1993 (v restituci vrácené pozemky) byla podepsána Dohoda mezi mnou a Vodovody a kanalizace Praha západ o zákazu jakékoliv stavby na tomto pozemku a sázení stromů.

Vypořádání vyjádření –

V rámci procesu EIA se posuzují problematiky, které by mohly mít vliv na nedoporučení realizace výstavby z pohledu vlivů na životní prostředí. Pokud realizace navrhovaného záměru vyžaduje přeložky inženýrských sítí, je tato problematika automaticky řešena v rámci navazujících projektů pro povolení záměru, kde bude muset investor dojít k dohodě s majitelem vodovodu na realizaci přeložky i citovaného vodovodu. Jinak nelze záměr realizovat v podobě, který by přeložku vodovodu vyžadoval.

Podstata vyjádření –

Předpokládám, že v souhrnu jsou připomínky natolik vážné a důležité, že nelze vydat pro uvedený záměr kladné stanovisko. Dále je přiloženo vyjádření J.B.

Vypořádání vyjádření –

Vypořádání připomínek p. J.B. je uvedeno ve vyjádření J.B., na které zde odkazuji. Z vypořádání připomínek p. Bláhy a z komentáře výše uvedených připomínek je zřejmé, že jsem nedospěl k názoru, že vzhledem k uvedeným připomíncech nelze v tomto případě vydat kladné stanovisko s podmínkami, které jsou uvedeny v návrhu stanoviska tohoto posudku.

V.2.19 D.T. 26.11.2021

Podstata vyjádření –

1. Vyjadřujeme nesouhlas s navrženými hygienickými limity pro optimalizovaný úsek Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo). Z Dokumentace plyne, že v Černošicích je použit limit SHZ (70/60 dB) zatímco v Radotíně ne a je použit základní limit navýšený o 5 dB. Požadujeme dodržení stejného přístupu u obou optimalizovaných úseků (Radotín, Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)). Pro úsek Černošice – přejezd v ulici dr.Jánského nejsou žádná (s výjimkou antivibračních rohoží pod úsekem stanice Černošice-Mokropsy) protihluková opatření navržena.

Vypořádání vyjádření –

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc) je v Černošicích (v úseku Černošice – Černošice-Mokropsy) uplatněn na základě průkazu možnosti uplatnění staré hlukové zátěže, který je

proveden v souladu s platnou legislativou, a je uveden v kapitole 3.2 akustického posouzení. V předmětné části posuzovaného úseku byla stará hluková zátěž uplatněna i v hlukové studii pro oznámení záměru. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze ve vyjádření č. j. KHSSC 00530/2020 ze dne 12. 2. 2020 nevnese vůči uplatnění hygienického limitu staré hlukové zátěže námitky. Stanovení hygienického limitu je v kompetenci příslušné hygienické organizace.

Současně ale KHZ požaduje, aby v dalších stupních projektové přípravy stavby byla navržena protihluková opatření na úrovni hygienického limitu bez SHZ. V rámci posudku nelze hygienické stanici nařídít, jaké definitivní limity má požadovat.

Na základě posouzení provedených v rámci posudku je ale do návrhu stanoviska zapracováno doporučení na použití stejných limitů hluku v místech, kde lze uplatnit SHZ z provozu železnice na území Černošic, jako je v Radotíně.

Podstata vyjádření –

2. Snížení hlučnosti vznikající bržděním vlaků s litinovými brzdami ve stanici Černošice- Mokropsy v úseku trati vymezeném ulicemi Říční – přejezd Dr. Jánského. Hluk nejvyšší intenzity (vysoké pís-kání) vzniká při brždění vlaků s litinovými brzdami, zejména rekonstruovaných osobních souprav. Podnět – existuje smysluplné technické řešení, které by snížilo emise tohoto typu hluku při brždění souprav ve stanici Černošice-Mokropsy? Je-li technicky průchozí řešení typu bokovnice/nízká protihluková stěna, potom zvážit jejich osazení za zeleň oboustranně lemující stanici

Vypořádání vyjádření –

Do podmínek v návrhu stanoviska je začleněna podmínky na zpracování nové hlukové studii v rámci projektu DUR, která má za úkol, kromě jiného prověřit i variantní možnosti ochrany před hlukem, včetně nízkých protihlukových clon, a dalších opatření a po porovnání navrhnout optimální kombinaci protihlukových opatření.

Podstata vyjádření –

3. Upřesnění rozsahu kácení izolační zeleně v okolí stanice Černošice-Mokropsy - Stávající zeleň v okolí stanice směrem k přejezdu Dr. Jánského tvoří přirozenou ochranu proti emisím hluku, zároveň z části plní roli vzrostlé městské zeleně. Podnět – upřesnit rozsah kácení izolační zeleně už v této fázi projednávání.

Vypořádání vyjádření –

Definitivní rozsah nutného kácení bude stanoven v následujícím stupni PD, kdy dojde k zpřesnění rozsahu záborů a jednotlivých stavebních objektů. Ve fázi procesu EIA nejsou v tomto případě dostatečně podrobně zpracované projekty stavby. Dále je požadováno i pro protihluková opatření prověřit vhodnost použití PHS s popínavou zelení a zemní valy. Standardním přístupem při návrhu kácení je snaha o jeho minimalizaci, resp. snaha o zachování zdravých perspektivních stromů před jejich preventivním pokácením.

Podstata vyjádření –

4. Přejezdy Říční/Dr. Jánského - Oba přejezdy se nacházejí v obytné zóně. Dá se očekávat, že předpokládaným zvýšením objemu dopravy stoupne i frekvence spouštění výstražného zvukového signálu, který je už dnes zdrojem nepříjemného hluku zasahujícího obyvatele nemovitostí v bezprostředním okolí. Podnět – použití takových druhů výstražného zabezpečovacího zařízení a jejich provozování takovým způsobem, aby výstražný zvukový signál nezatěžoval hlukem obyvatele sousedních nemovitostí v míře vyšší, než je z normativních důvodů objektivně nutné.

Vypořádání vyjádření –

Požadavek byl začleněn do podmínek v návrhu stanoviska.

V.2.20 T.F. 26.11.2021

Podstata vyjádření –

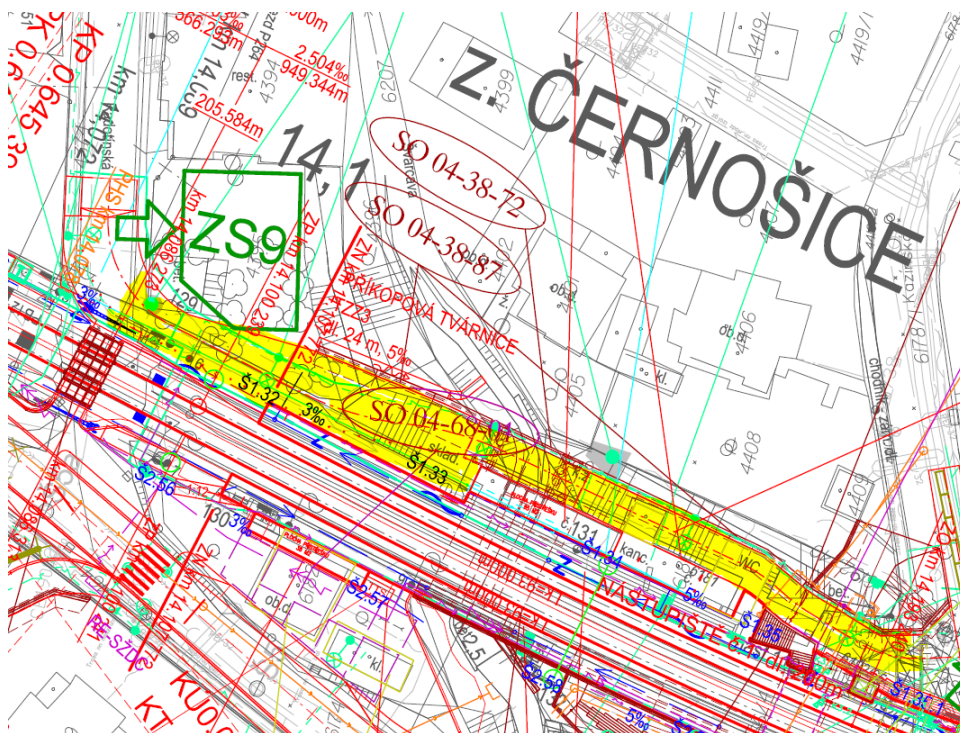
Nesouhlasím se zrušením úrovnového přejezdu v žkm 14,199 a vybudováním přeložky propojující ulice Zdeňka Lhoty – Radotínská. Negativní vlivy provozu této přeložky zhorší životní prostředí a budou mít negativní vlivy na zdraví obyvatel. V dokumentaci EIA jsou nedostatečně zpracované očekávané důsledky této nové komunikace na mou nemovitost, čp. 67. Není zde vypracován synergický výpočet hlukového zatížení z železnice při započítání vlivu navržených objektů záměru. Dále upozorňuji na to, že v případě realizace stavby propojky ulic Zdeňka Lhoty a Radotínská může v důsledku stavebních prací a s tím souvisejících vibrací a zátěže hrozit narušení staveb v bezprostřední blízkosti. Zásadně nesouhlasím s podobou prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské, protože je blízkého pozemku a bude vedena ve výšce mezi 2. a 3. podlaží mého objektu. V důsledku zrušení dvou železničních přejezdů se značně zvýší intenzita silniční dopravy v bezprostřední blízkosti mé nemovitosti, prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské. V dokumentaci uvedené omezené povolení použití prodloužení pouze pro vybrané rezidenty považuji za nedoložené. Navrhované oplocení vnímám jako nedostatečné a to i z bezpečnostního hlediska, kterému se nebylo v komentářích nijak věnováno.

Vypořádání vyjádření –

Při zrušení přejezdu v žkm 14,1 vyžaduje výstavbu propoje ulice Kazínská-Radotínská, aby byla zachována možnost odjezdu z této lokality severním směrem na Prahu a obyvatelé nebyli od dalších částí obce odříznuti. Kdyby zůstal v provozu přejezd v žkm 14,1 docházelo by pravděpodobně k situaci, která je v připomínce popisována – řidiči by mohly tuto trasu využívat místo trasy po nové přeložce II/115, čímž by do lokality okolo ulice Zdeňka Lhoty byla vnášena vyšší doprava, než v případě navrhovaném v záměru. Nový přejezd (nikoliv podjezd) v žkm 14,1 bude určen pro pěší a cyklisty a bude dále využíván pro složky IZS. Zamezení průjezdu veřejné silniční dopravy přes přejezd pomocí výsuvných sloupků považuji za plně dostatečné, aby k využití tohoto přejezdu veřejnou dopravou nemohlo docházet. Nové propojení mezi ulicemi Kazínská a ul. Radotínská je navrženo jako pěší zóna, s možností průjezdu rezidentů z ul. Kazínská a případně části ul. Zdeňka Lhoty (mezi ul. Kazínská a naproti ul. Mládežnické), na povolení MÚ Černošice. Jiná vozidla nebudou mít možnost průjezdu. Jedná se o cca 13 domů.

Synergické výpočty hluku ze železnice a komunikací byly zpracovány v Dokumentaci, v příloze tohoto posudku jsou výsledky těchto výpočtů uvedeny včetně přiložených hygienických limitů hluku. Ochrana stávajících objektů před účinky stavby a provozu záměru bude automaticky prověřena v rámci povolovacího procesu záměru a není potřeba ji proto v procesu EIA v tomto případě dále řešit.

Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské je v Dokumentaci navrženo v šířce komunikace 4,8 m. Niveleta komunikace je určena jednak nutností napojení na stávající úroveň komunikací v ZÚ a v KÚ, křížením s vodotečí Švarcava a napojením ulice Kazínská. Komunikace je vedena těsně podél objektů železnice – viz obrázek níže.



V rámci procesu EIA se posuzují vlivy předloženého záměru na životní prostředí. Pokud vycházejí vlivy záměru za stanovených podmínek na životní prostředí akceptovatelné, není odůvodnitelné v rámci procesu EIA zcela změnit koncepci záměru – zde požadované zrušení přeložky II/115 a zachování přejezdu v žkm 14,1 a 14,199 v provozu.

Intenzity dopravy byly stanoveny pro výhledové období se zohledněním navrženého řešení. Je pravda, že problematika způsobu omezení využití pěší zóny (Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské) i dalšími řidiči, kromě těch, kteří budou mít povolení není v Dokumentaci řešena. Počítá se se standardním řešením jako jinde, kde je dopravními značkami toto omezení stanoveno. Požadavky na technické oddělení této komunikace od tělesa železnice budou řešeny v souladu se standardními bezpečnostními předpisy automaticky v rámci povolovacího procesu stavby, není proto potřeby v tomto případě tuto problematiku řešit v procesu EIA.

Podstata vyjádření –

Tímto žádám, aby byla dokumentace EIA ve smyslu § 8, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů vrácena k přepracování a doplnění, neboť neodpovídá účelu zákona a obsahu a rozsahu objektivně a metodologicky správně zpracované dokumentace EIA, jak vyplývá z výše uvedených nedostatků, nejasností, rozporů a spekulací popisovaných v tomto vyjádření. Navíc chybí vyhodnocení jiných variant řešení optimalizace. Proto nesouhlasím s obsahem předložené dokumentace EIA, jsem přesvědčen, že s ohledem na tyto okolnosti nelze vydat souhlasné stanovisko.

Vypořádání vyjádření –

Z komentářů výše uvedených ve vypořádání konkrétních připomínek je zřejmé, že jsem neshledal jednoznačný důvod k vrácení dokumentace k přepracování a že se domnívám, že přepracování Dokumentace by nepřineslo z pohledu účelu tohoto procesu EIA žádné zásadní informace, které by mohly vést k tomu, že bych záměr nedoporučil k realizaci. Nezpracování dalších jiných variant záměru není v tomto případě vzhledem k textu vydanému Závěru zjišťovacího řízení a informacím uvedeným v kap. B.I.5. Dokumentace důvodem k vrácení dokumentace k přepracování či doplnění.

Podstata vyjádření –

Dále je přiloženo vyjádření k Oznámení od T.F. z roku 2014 s komentářem, že k němu nebylo vůbec přihlédnuto a že je potřeba argumenty i nadále vzít v potaz. Tyto připomínky se týkají převážně negativních dopadů plynoucích z prodloužení ul. Zdeňka Lhoty do ul. Radotínské. Z textu připomínek je zřejmé, že se vztahují k prodloužení komunikace v šířce 6 m a chodníkem, tedy v celkové šířce 9,2 m. uvádí se negativní vliv na ovzduší, hluk, oslňování obytných místností popojíždějícími auty, spad nečistot, nebezpeční havárie aut, požáru od aut, vandalismu, poškození stávajících objektů při výstavbě, kácení stoleté lípy, snížení ceny nemovitosti, psychická újma a vliv na evakuační odsun z celé rozsáhlé záplavové oblasti. Dále je v připomínkách komentován vliv zrušením přejezdu na žkm 15,588 což povede k dalšímu navýšení intenzit dopravy.

Vypořádání vyjádření –

V záměru předloženém v Dokumentaci je v místě stávajícího přejezdu v ul. Radotínské nový přejezd určený jen pro pěší, cyklisty a jednotky IZS. Prodloužení ulice Zdenka Lhoty do ul. Radotínské bude vedeno v těsné blízkosti železničního tělesa, a proto výškově navazuje na terény podél železnice a na obě uvedené komunikace, které propojuje. Prodloužení ulice Zdeňka Lhoty do ulice Radotínské je v Dokumentaci navrženo základní šířce dopravního prostoru 4,5 m v těsné blízkosti objektů železnice. Vliv nového řešení byl v Dokumentaci podrobně posouzen včetně vlivu na hluk a kvalitu ovzduší a z výsledků plyne, že při dodržení navrhovaných opatření lze s realizací záměru souhlasit. Vliv záměru na starobylost lípy bude stejně, jako na všechny stromy, které podléhají příslušným povolení pro kácení, podrobně posouzen v rámci další projektové přípravy záměru. Standardní požadovaný přístup je minimalizovat nejen kácení, ale také i negativní ovlivnění stromů, a to zvláště stromů tohoto druhu. Přejezd v 15,588 km zůstává zachován. Další problematiky, na které je upozorněno patří mezi standardní problematiky při provozu komunikací v obcích a budou řešeny

standardními bezpečnostními opatřeními dle platné legislativy. Není proto v tomto případě v rámci tohoto procesu EIA potřeba stanovovat další podmínky.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovněvý přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železniční podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovněvý přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

Řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava-Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T. V rámci vnitrostátních dopravních vztahů tak zajišťuje železniční spojení hlavního města Prahy a středních Čech se západočeskou aglomerací. Mezinárodně se tato trať nachází v souboru staveb zajišťujících železniční dopravní spojení především se Spolkovou republikou Německo.

Jedná se o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_16 Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02.

Nejvýznamnějším problematickým vlivem stávajícího i výhledového provozu železnice je vliv na akustickou situaci v území. Ochrana obyvatel před hlukem je ještě komplikována požadavkem Města Černošice, aby nebyla ochrana řešena pouze vysokými protihlukovými stěnami podél celého koridoru železniční tratě.

V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Jedná se např. o bezstykové koleje, protihlukové stěny a kolejové absorbéry. Do podmínek v návrhu stanoviska jsou začleněny požadavky na podrobné posouzení dalších protihlukových opatření - nízkých protihlukových clon (jejichž využití by v tomto případě znamenalo výjimku ze stávajících předpisů SŽ), zemních valů,

protihlukových opatření u nástupišť, atd. Snahou je minimalizovat počet objektů, kde bude nutno realizovat individuální ochranu proti hluku.

Lze konstatovat, že při splnění podmínek na ochranu proti hluku budou použita nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku, a to ještě při zohlednění požadavků Města Černošice.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace. Rozsah záborů lze považovat s ohledem na rozsah záměru a charakter zásahů do ZPF za akceptovatelný.

U ostatních složek životního prostředí se krátkodobě, při splnění podmínek v návrhu opatření málo významně až nevýznamně, projeví negativní vlivy při realizaci záměru. Vlivy při provozu budou prakticky srovnatelné se stávajícím stavem.

Dle názoru zpracovatele posudku jsou technická řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsána a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Do podmínek v návrhu stanoviska jsou začleněny podmínky na další optimalizaci technického řešení směřující zejména na optimalizaci a minimalizaci negativních vlivů na akustickou situaci v území.

Technické řešení záměru tak bude zahrnovat nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku a u ostatních vlivů bude odpovídat evropskému standardu a dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí. Při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru a dodržení podmínek uvedených ve stanovisku lze technické řešení záměru považovat za vhodné a akceptovatelné.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci.

Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Cekově je proto možné konstatovat, že záměr - „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ je z pohledu vlivů na životní prostředí, při splnění podmínek uvedených v návrhu stanoviska, akceptovatelný a lze ho proto doporučit k realizaci.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy I
100 10, Praha 10 – Vršovická 65

V Praze, dne:
Číslo jednací:
Vyřizuje:
Tel:
E-mail:

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

VII.I Povinné údaje

VII.1.1 Název záměru

Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)

VII.1.2 Kapacita záměru

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosof (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovňový přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovňový přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

VII.1.3 Zařazení záměru dle přílohy č.1

Kategorie: kategorie I

Bod: 44 – “Celostátní železniční dráhy”

Příslušný úřad: Ministerstvo životního prostředí

VII.1.4 Umístění záměru

Kraj: Hl. m. Praha, Středočeský kraj

Město/obec: Praha – městská část Praha 16, Černošice

Katastrální území: Radotín, Černošice

VII.1.5 Obchodní firma oznamovatele

Správa železnic, státní organizace

VII.1.6 IČ oznamovatele

70994234

VII.1.7 Sídlo oznamovatele

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1 – Nové Město

Ministerstvo životního prostředí Odbor výkonu státní správy I 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

Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)

Ministerstvo životního prostředí Odbor výkonu státní správy I na základě § 9a odst. 1 zákona stanoví následující podmínky pro navazující řízení:

VII.1.8 Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

VII.1.8.1 Podmínky pro fázi přípravy záměru

1. Do projektu pro stavební povolení a do následujících stupňů projektové dokumentace budou zapracována opatření uvedená v kapitole B.I.6.- část - Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Tento požadavek se netýká opatření, která jsou řešena samostatně v dále uvedených podmínkách.
2. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby zpracovat podrobnou hlukovou studii pro období provozu a tuto studii projednat a odsouhlasit s příslušnými hygienickými stanicemi.
3. V projektu pro stavební povolení bude proveden technický návrh PHS se zohledněním jejich architektonického začlenění do území. Při umístění PHS v zeleni budou v případě vhodných prostorových podmínek použity popínavé rostliny.
4. Doporučuje se Krajské hygienické stanici Středočeského kraje, aby na území Černošic, kde lze uplatnit hygienické limity pro SHZ požadovala dodržení přísnějšího limitu 65/60 dB.
5. V úseku km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850 budou použity antivibrační rohože.
6. V projektu pro stavební povolení navrhnout materiálové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn, a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a vlivu na krajinný ráz území.
7. Při návrhu nových signalizačních zařízení na ponechávaných přejezdech se požaduje prověřit použití takových druhů výstražného zabezpečovacího zařízení a jejich provozování takovým způsobem, aby výstražný zvukový signál nezatěžoval hlukem obyvatele sousedních nemovitostí v míře vyšší, než je z normativních důvodů objektivně nutné.
8. Do projektu sadových úprav a náhradní zeleně se požaduje přednostně navrhnout autochtonní dřeviny. Dále se požaduje navrhnout i ovocné stromy pro podporu volně žijícího ptactva.

9. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby navrhnout ve volné krajině opatření pro podporu biodiverzity (skládka dřeva, skládaná zídka, skupiny kamenů, netopýří budky, periodická kaluž formou tůňek v příkopech apod.)
10. V rámci projektu pro rozhodnutí o umístění stavby optimalizovat technické řešení příkopů. Betonové žlabovky navrhnout pouze v nezbytných případech, upřednostnit návrh zatravněných příkopů.

VII.1.8.2 Podmínky pro fázi výstavby záměru

11. Před započítáním výstavby bude zpracována na základě aktualizovaného harmonogramu prací hluková studie pro výstavbu. Tato studie bude prokazatelně projednána a odsouhlasena s příslušnými hygienickými stanicemi.
12. Před započítáním stavebních prací v jednotlivých lokalitách musí být realizována protihluková opatření dle odsouhlasené hlukové studie pro období výstavby.
13. Po dobu realizace výstavby záměru bude investorem zajištěn „biologický stavební dozor“, který bude prováděn způsobilou osobou k zajištění správné realizace podmínek k ochraně přírody.
14. Před započítáním výstavby budou v předstihu informováni místní obyvatelé.

VII.1.8.3 Podmínky pro fázi provozu záměru

15. Na základě výsledků měření hluku po zprovoznění záměru bude rozhodnuto o nutnosti případných dalších protihlukových opatření, pro která byly v projektu vyčleněny územní rezervy, tato opatření budou realizována neprodleně.

VII.1.8.4 Podmínky po ukončení provozu záměru

Podmínky při zrušení záměru budou vycházet z aktuálního stavu životního prostředí a technologických možností v době ukončení provozu záměru, a proto není odůvodněné ani potřebné je v současné době stanovovat.

VII.1.9 Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí

16. Před zahájením realizace stavby bude zpracován podrobný Projekt monitoringu. Postup stavebních prací musí být koordinován s požadavky a průběhem realizace monitoringu.

VII.II Odůvodnění

VII.2.1 Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ naplňuje dle zák.č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů dikci bodu 44 – “Celostátní železniční dráhy” a spadá do kategorie I přílohy č.1 k zákonu, jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona. Dle § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle citovaného zákona. Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosof (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovnový přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovnový přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

K provedení zjišťovacího řízení bylo na MŽP předloženo oznámení záměru zpracované Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 10606/ENV/06, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2020/710/3888), v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu (dále jen „oznámení“). Dne 13. 01. 2020 bylo zahájení zjišťovacího řízení zveřejněním informace na úřední desce dotčených krajů. Následně Odbor výkonu státní správy I MŽP po proběhlém zjišťovacím řízení dne 8. 4. 2020 vydal závěr zjišťovacího řízení, v němž konstatoval, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a tedy podléhá posouzení podle zákona a stanovil oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 22. 2. 2021 MŽP OVSS I předložena dokumentace zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3772/603/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4183), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu (EKOLA group, spol. s r.o. Ing. Libor Ládyš a kol., červenec 2021).

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy, realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla

zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. V rámci dokumentace byla zpracována studie Hodnocení zdravotních rizik (Ing. Jitka Růžičková 07/2021), Rozptylová studie (Ing. Ivanou Luňákovou 03/2021 – období provozu a Ing. Blanka Novotná, 12/2019, období výstavby), Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., prosinec 2019, Akustické posouzení (Ing. Filipem Fikejz, 06/2021), Vyhodnocení vlivu stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7 bylo zpracováno Ing. Radmilou Šmerákovou, 12/2019, Přírodovědný průzkum území zpracoval Ing. Vojtěch Kos a Ing. Tomáš Adam, 12/2019. Dendrologický průzkum zpracoval Mgr. Radim Kočvara, 11/2020.

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly v dokumentaci vyhodnoceny jako přijatelné. Důsledky realizace záměru jsou v mezích platných norem a předpisů. V rámci ochrany před hlukem byla navržena individuální opatření proti hluku, při jejich splnění není očekáváno nadlimitní působení v žádném z hodnocených faktorů životního prostředí. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy.

Z podrobného vyhodnocení plyne, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci ovzduší zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků vyšlo, že s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo[a]pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Avšak i v případě imisních příspěvků benzo[a]pyrenu, se jedná o velmi nízké hodnoty imisního příspěvku, které tvoří v případě sanačního stroje 0,002 % imisního limitu a recyklační linky 0,5 % imisního limitu. Při stavbě je nutno dodržet zásady organizace výstavby na minimalizaci prašnosti dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP (září 2019).

Z hlediska problematiky znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Příspěvky záměru k imisní situaci ve fázi výstavby i provozu záměru lze označit za malé a málo významné. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. označit za akceptovatelný.

V lokalitě Radotín jsou při realizaci protihlukových opatření v obou výhledových stavech dodrženy příslušné hygienické limity jak pro železniční tak silniční dopravu.

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati dochází ve většině kontrolních výpočtových bodů vlivem provozu železnice v obou posuzovaných výhledových horizontech ke zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy, a to až o 17,9 dB v denní době a 17,6 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,3 dB v denní době a 18,2 dB v noční době v roce 2040. V kontrolních výpočtových bodech, ve kterých dochází ke zhoršení akustické situace, je dodržen příslušný hygienický limit. Jedinou výjimkou je kontrolní výpočtový bod CER_115a - výška 2,5 m (Komenského čp. 115), kde dochází ke zhoršení akustické situace v roce 2026 do 1,1 dB v denní době a 1,9 dB v noční době a v roce 2040 do 0,5 dB v denní době a do 0,8 dB v noční době.

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati a realizace přeložek silnice II/115 dochází v některých kontrolních výpočtových bodech vlivem přerozdělení silniční dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace ve stavech se záměrem až o 18,1 dB v denní době a o 17,8 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,0 dB v denní době a o 17,3 dB v noční době v roce 2040.

Současně ale dochází v některých lokalitách k překročení hygienických limitů hluku i po realizaci v Dokumentaci navržených protihlukových opatření. V těchto případech byla pro jednotlivé chráněné objekty navržena realizace individuálních protihlukových opatření (IPO). V období výstavby posouzení prokázala, že nelze vyloučit při navržených organizačních opatřeních v hlukové studii překračování hygienického limitu pro hluk v období výstavby.

V území bylo od roku 2011 provedeno několik měření vibrací v okolí železnice. V žádném bodě, kde byla měření prováděna, nedošlo k překročení hygienického limitu vibrací. Z preventivních důvodů je doporučeno umístit antivibrační rohože ve staničení km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Rozsah záborů odpovídá charakteru záměru a byl proto vyhodnocen jako akceptovatelný.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území v období provozu budou vlivy po realizaci záměru srovnatelné se stávajícím stavem.

U ostatních hodnocených složek životního prostředí se projeví krátkodobé negativní vlivy maximálně v období výstavby a lze je minimalizovat na akceptovatelnou úroveň standardními opatřeními, popř. opatřeními, která jsou začleněna do podmínek v návrhu stanoviska. V období provozu budou vlivy srovnatelné se stávajícím stavem.

Přímé významné negativní přeshraniční vlivy byly vyloučeny.

Významné negativní vlivy záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ byly vyloučeny u všech hodnocených složek životního prostředí. Z provedeného hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v dokumentaci vyplývá, že vlivy záměru nebudou představovat významné negativní ovlivnění životního prostředí a záměr bude z hlediska posuzovaných vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví (při respektování daných podmínek) přijatelný.

MŽP OVSS I rozeslal dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům (dále jen „DO“) ke zveřejnění a k vyjádření. Dne 1.11. 2021 byla informace o dokumentaci zveřejněna na úřední desce dotčených krajů. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje. Lhůta pro zasílání písemných vyjádření k dokumentaci tak uplynula dne 1.12. 2021.

K Dokumentaci dle § 8 odst. 2 a 3 zák.č.100/2001 Sb. bylo v termínu doručeno celkem 20 vyjádření, z toho 2 vyjádření příslušných obcí 7 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 2 spolky a 9 vyjádření

veřejnosti. Termín pro doručení vyjádření k Dokumentaci byl do 29.11. 2021. Po termínu bylo dne 3.12.2021 doručeno příslušnému úřadu vyjádření Ministerstva zdravotnictví.

Obdržená vyjádření obsahovala zejména připomínky k řešení hluku v území. Nesouhlas s navrženým záměrem v předložené podobě v Dokumentaci či požadavek na vrácení Dokumentace k přepracování byl uveden ve vyjádřeních zástupců veřejnosti a spolků. Vrátil Dokumentaci k přepracování dále požadovalo Hlavní město Praha.

Zpracovatel posudku na základě došlých připomínek a požadavků a prověření provedených v rámci zpracování posudku se rozhodl, že lze všechny relevantní připomínkové problematiky lze vypořádat v rámci posudku a v případě potřeby řešit stanovením podmínek v návrhu stanovisku. Protože by vrácení dokumentace k přepracování a doplnění a prověření požadovaných problematik nemohlo zásadním způsobem ovlivnit rozhodnutí o souhlasu s realizací záměru nedoporučil vrátit Dokumentaci k přepracování. MŽP OVSS I se v uvedeném názorem zpracovatele posudku ztotožnil. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla MŽP OVSS I zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“). Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány. Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdržel MŽP OVSS I vyjádření Ministerstva zdravotnictví, z něhož plyne, že Ministerstvo zdravotnictví neuplatňuje k dané dokumentaci připomínky. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

MŽP OVSS I pověřil zpracováním posudku Ing. Richarda Kuk, držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 15700/4161/OEP/92, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. MZP/2021/710/4703). V souladu s § 9 odst. 3 zákona stanovilo MŽP OVSS I zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 2. 2. 2021 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku. Dne 23. 3. 2021 požádal zpracovatel posudku dle §9 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb. o prodloužení lhůty na zpracování posudku. MŽP OVSS I vydal dne 29.3.2021 souhlas s prodloužením lhůty na zpracování posudku do 25.4.2021.

Dopisem ze dne 22.3. 2021 rozeslal MŽP OVSS I pozvánku na veřejné projednání DÚSC ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům.

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo 6.4.2022 od 15,00 hod v městském sále na Vrážském náměstí, Mokropeská 2027, Černošice.

Na veřejném projednání byly vzneseny připomínky a dotazy ze strany obcí, spolků a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (zástupci oznamovatele, zpracovateli dokumentace) obratem reagováno. Připomínky a dotazy se týkaly zejména problematiky hluku, protihlukových opatření a možností použití protihlukových zdí a nízkých protihlukových clon. Uplatnění staré hlukové zátěže, rychlosti vlakových souprav a intenzit železniční dopravy. Dále byla projednáváno, proč je v Radotíně uplatněn přísnější hlukový limit než limit SHZ jako v Černošicích.

Obecně lze konstatovat, že všechny dotazy a připomínky byly na veřejném jednání zodpovězeny. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání.

Zpracovatel posudku se na základě dokumentace, upřesňujících informací poskytnutých oznamovatelem záměrů a vyjádření k dokumentaci se ztotožnil závěrem dokumentace a doporučuje záměr

„Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska k realizaci. Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou podrobněji popsány v následující části „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“ tohoto závazného stanoviska.

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku, se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek –

VII.2.1.1 Podmínky pro fázi přípravy záměrů

- Podmínka č. 1 - V kapitole B.I.6. Dokumentace jsou uvedeny opatření na ochranu životního prostředí, která by měla být součástí záměru. Tato podmínka má zajistit, aby tato opatření byla začleněna i do projektu, který bude předložen při žádostech o územní rozhodnutí a stavební povolení a v dalších navazujících projektech. Zvláště se upozorňuje na požadavky na ochranu ovzduší při stavbě, které musí zahrnovat o požadavky plynoucí z „Metodického pokynu odboru ochrany prostředí Ministerstva životního prostředí ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností“. Podmínka byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 2 - V rámci zpracování nové hlukové studie bude provedeno variantní prověření efektivnosti použití různých protihlukových opatření – klasických PHS, použití pružného bezpodkladnicového upevnění kolejnic, kolejnicových absorbérů, nízkých protihlukových clon, využití změny stávajících oplocení na protihlukové zdi, ozelenění PHS, využití zemních valů, využití protihlukových opatření na konstrukci v železničních zastávkách, atd. Pro další možné snížení akustického zatížení lokality Černošice v okolí nové galerie mezi ulicemi Komenského a Sadová v okolí železniční trati ve staničení cca km 13,730–14,089 bude prověřena účinnost zvýšení PHS 08 navržené vlevo ve staničení km 13,826–14,089 z 2,0 m na 3,0 m, vyplnění vnitřní stěny galerie pohltivými panely, a osazení pohltivých panelů na zábradlí zárubních a opěrných zdí před a za galerií. V souladu s požadavky města Černošice a zástupců veřejnosti je nutno počítat s použitím různých druhů protihlukových opatření v jednotlivých úsecích železnice v Černošicích. Dle jednání se zástupci Města Černošice a spolky, provedených v rámci zpracování posudku, lze určitě cca 5 úseků, kde jsou různé požadavky na technické řešení protihlukových opatření. Doporučuje se rozsah jednotlivých druhů protihlukových zařízení projednat se zástupci Města Černošice a s místními občany. Upozorňuje se na návrh místních občanů, který předal zpracovateli posudku po veřejném projednání Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích, kde občané kromě jiného nabízejí i možnost využití oplocení některých soukromých pozemků pro realizaci protihlukových opatření. Cílem hlukové studie je maximálně využít dostupnou ochranu obyvatel před hlukem a minimalizovat či zcela eliminovat

rozsah individuálních protihlukových opatření. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků zpracování posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

- Podmínka č. 3 - Požadavek by měl přispět k vhodnějšímu začlenění PHS do území. V exponovaných místech se proto požaduje navrhnout jejich vzhled ve spolupráci s architekty. V místech, kde budou vysoké PHS umístěny z vnější strany v zeleni, se preferuje nechat je porůst popínavou zelení, která kromě estetického účinku přispívá i ke snížení hluku. V případě změny charakteru PHS (odrazivá, neodrazivá) z důvodů architektonických požadavků, bude nutno zpracovat aktualizaci hlukové studie, která doloží plnění požadovaných hygienických limitů. Aktualizace hlukové studie musí být provedena i při případné změně rozsahu individuální protihlukové ochrany. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 4 - Tento požadavek by měl zajistit stejný přístup k ochraně zdraví obyvatelstva podél celého úseku navrhovaného záměru. Jedná se o stejný přístup, který je uplatněn na území Radotína, kdy snížení limitu oproti limitu SHZ již bylo uplatněno při optimalizaci předcházejícího úseku železnice v Radotíně a je Hygienickou stanicí hl.m.Prahy požadováno i na zbývajícím úseku železnice v Radotíně. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 5 - Požadavek vychází ze závěrů hodnocení v dokumentaci a má zajistit ochranu objektů před vibracemi.
- Podmínka č. 6 - Požadavek vychází ze závěrů hodnocení v dokumentaci a má zajistit ochranu ptáků před střetem s vysokými PHS. Ke snížení pravděpodobnosti těchto střetů přispívá i použití popínavé zeleně na PHS. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků hodnocení v rámci posudku.
- Podmínka č. 7 - Požadavek má zajistit, aby bylo minimalizováno obtěžování místních obyvatel v blízkosti železničních přejezdů zvukovými signály plynoucími z provozu přejezdu. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci, byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 8 - Požadavek je směřován na skladbu navrhované zeleně jak v rámci návrhu zeleně v projektu stavby, tak i na návrh realizace kompenzační zeleně. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci, byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 9 - Požadavek má přispět k podpoře biodiverzity v okolí železnice po realizaci záměru. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 10 - Požadavek má přispět k optimalizaci nakládání se srážkovými vodami, k jejímu předčištění, decentralizaci nakládání se srážkovými vodami a k podpoření vsaku i v obecně nepříznivých podmínkách pro vsakování v území stavby. Podmínka vychází z připomínek k Dokumentaci a výsledků hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

VII.2.1.2 Podmínky pro fázi výstavby záměru

- Podmínka č. 11 - Hluková studie pro období výstavby prokázala, že by mohlo dojít k překračování hygienických limitů pro hluk v období výstavby. Před započítáním stavebních prací bude znám dodavatel stavby. Jako podklad pro hlukovou studii tak bude možno použít skutečně navržené stroje a

organizaci výstavby, včetně časového harmonogramu. Na základě výsledků hlukové studie bude případně možno upravit postup výstavby a nasazení jednotlivých strojů tak, aby v kombinaci s dalšími protihlukovými opatřeními bylo zajištěno plnění hygienických limitů pro období výstavby. Podmínka vychází z Dokumentace a hodnocení v rámci posudku, byla navržena v rámci zpracování posudku.

- Podmínka č. 12 - Požadavek určuje, že k realizaci úseků, kde bude aktuálně výstavba probíhat, může dojít až po realizaci všech protihlukových opatření, navržených v rámci hlukové studie dle podmínky č.11. Jedná se o liniovou stavbu, a tak není potřeba vyžadovat realizaci všech protihlukových opatření pro období výstavby před započítáním jakýchkoliv stavebních prací. Podmínka byla navržena v rámci zpracování posudku.
- Podmínka č. 13 - Biologický stavební dozor bude kontrolovat dodržování technologických postupů, termínů a činností potenciálně ohrožujících faunu, flóru, kvalitu vod a půdy. Dále bude kontrolovat plnění podmínek obsažených v tomto závazném stanovisku, v příslušných rozhodnutích orgánů ochrany přírody, v projektu stavby a v havarijním a povodňovém plánu. Biologický dozor bude rovněž operativně řešit ochranu volně žijících druhů živočichů v průběhu stavby, odsouhlasovat terénní úpravy s ohledem na možné negativní vlivy na obojživelníky a plazy, povolovat kácení mimo vegetační období, apod. Provedená opatření bude zaznamenávat do stavebního deníku.
- Podmínka č. 14 - Dobrá informovanost místních obyvatel spojená i s informacemi o nehluknějších obdobích prací, popř. i o místním ovlivnění organizace dopravy atd. vždy přispívá ke snížení zejména subjektivních negativních vlivů z realizace záměru a současně umožní obyvatelům se na tato období i připravit. Podmínka vychází z Dokumentace a výsledků hodnocení v rámci posudku.

VII.2.1.1 Podmínky pro fázi provozu záměru

- Podmínka č. 15 - Po zprovoznění záměru, popř. v období zkušebního provozu bude prověřena účinnost realizovaných protihlukových opatření. V případě že by se prokázalo, že některé opatření nemají potřebnou účinnost, nebo, že je nutno realizovat opatření (např. PHS), pro které bude v rámci výstavby zajištěna pouze územní rezerva, budou tato opatření neprodleně realizována. Nutnost realizace dodatečných opatření bude projednána s příslušnou hygienickou stanicí, které budou výsledky měření hluku předány. Podmínka vychází z Dokumentace a výsledků hodnocení v rámci posudku.

VII.2.1.2 Podmínky pro monitorování

- Podmínka č. 16 - V této podmínce jsou uvedeny zásadní požadavky na projekt monitoringu. Projekt monitoringu musí být zpracován v dostatečném předstihu před zahájením prací, aby bylo možno zajistit jeho zahájení dle termínů navržených v Návrhu projektu monitoringu v projektu DSP. Termíny realizace jednotlivých měření či prohlídek pak musí být zkoordinovány v případě potřeby i s postupem stavebních prací a promítnuty do harmonogramu výstavby. V projektu monitoringu bude řešen hluk jak v období výstavby, tak při realizaci a po zprovoznění záměru, sledování kvality ovzduší při výstavbě, požadavky na aktualizaci biologického průzkumu a účinnosti opatření na ochranu fauny a flóry od doby před realizací stavby až po zprovoznění záměru. Do projektu monitoringu budou zapracovány i zásadní požadavky z havarijního plánu a

povodňového plánu. V projektu musí být navrženy termíny realizace jednotlivých měření či průzkumů od započetí před realizací stavby až po termíny po dokončení stavby. Podmínka vychází z dokumentace, vyjádření k dokumentaci a výsledků hodnocení v posudku.

VII.2.2 Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893). Součástí stavby jsou i 2 přeložky silnice II/115.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru a následným provozem.

VII.2.2.1 Vlivy na obyvatelstvo

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na obyvatelstvo lze při dodržení navržených podmínek v návrhu stanoviska vyloučit.

Hodnocení zdravotních rizik bylo zpracováno Ing. Jitkou Růžičkovou 07/2021.

Přínosem záměru pro širokou veřejnost je modernizace části železniční trati v úseku Praha-Smíchov – Beroun, která je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru i transevropské dopravní sítě TEN-T. Předmětný záměr bude navazovat na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která se od srpna 2019 realizuje a „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, která je momentálně ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem a rušených ve spánku z provozu železniční dopravy.

K mírnému zhoršení akustické situace dojde v Černošicích v ulici Komenského zvýšením expozice o 1,1 dB v denní době a o 1,8 dB v noční době. Toto zvýšení hluku o méně než 2 dB nebude mít za následek zvýšení počtu obtěžovaných osob a nebude pravděpodobně vnímáno sluchem.

V Sadové ulici v Černošicích vzhledem k umístění objektů v těsné blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně nivelety tratě, nelze objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V této lokalitě dojde ke zvýšení stávající hladiny hluku a následkem toho se nepříznivé účinky hluku mohou vyskytnout u většího počtu obyvatel a mohou se prohloubit. V Akustickém posouzení je doporučena realizace individuálních protihlukových opatření, případně změna užívání staveb apod.

Z hlediska vlivů hluku na veřejné zdraví lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření včetně realizace individuálních protihlukových opatření na vytipovaných objektech.

Hodnocení vliv změny ovzduší bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele okolí záměru. Byla hodnocena rizika imisí z dopravy: rizika suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo[a]pyrenu. Rizika byla hodnocena podle standardních metodik WHO a Evropské komise.

Z podrobného vyhodnocení plyne, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci ovzduší zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Celkově byly zdravotní vlivy záměru na obyvatelstvo vyhodnocena jako akceptovatelné.

S výše uvedeným se ztotožňuje i zpracovatel posudku s doplněním, že musí být splněny podmínky na ochranu proti hluku uvedené v návrhu stanoviska .

VII.2.2.2 Vlivy na ovzduší a klima

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na kvalitu ovzduší a klima lze vyloučit.

Vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno v rozptylové studii zpracované Ing. Ivanou Luňákovou 03/2021. Rozptylovou studii pro období výstavby zpracovala Ing. Blanka Novotná, 12/2019.

Pro fázi výstavby byly kromě standardních strojů, mechanismů a vyvolané staveništní dopravy hodnoceny i vlivy provozu recyklační linky a provoz těžkých nákladních aut souvisejících s recyklační základnou a dále provoz stroje pro sanaci železničního spodku, s jehož využitím se ale dle posledních dokumentů neuvažuje.

Z provedených výpočtů imisních příspěvků vyšlo, že s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo[a]pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. Avšak i v případě imisních příspěvků benzo[a]pyrenu, se jedná o velmi nízké hodnoty imisního příspěvku, které tvoří v případě sanačního stroje 0,002 % imisního limitu a recyklační linky 0,5 % imisního limitu.

Při stavbě je nutno dodržet zásady organizace výstavby na minimalizaci prašnosti dle Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP (září 2019).

Realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení ročních imisních limitů sledovaných znečišťujících látek a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě.

Optimalizace železniční trati nebude při provozu významným zdrojem znečišťování kvality ovzduší v zájmovém území záměru. Předpokládá se, že naprostá většina provozu bude po železniční trati vedena pomocí elektrické trakce. Motorovou trakci bude využívat pouze minimální podíl železniční dopravy. Emise z provozu vlaků využívajících motorovou trakci byly v rámci Rozptylové studie vyčísleny jako velmi nízké, proto s nimi nebylo v Rozptylové studii dále uvažováno.

Součástí záměru je realizace dvou dílčích přeložek komunikace II/115. Současný úrovnový přejezd železnice v cca km 11,5 v Radotíně bude nahrazen mimoúrovňovým přejezdem přes železniční trať, který bude zajištěn realizací nadjezdu silnice II/115 nad železnicí. Vzhledem k tomu, že přeložka se vzdaluje

od obytných objektů, je vliv na kvalitu ovzduší těchto obytných objektů v každém případě pozitivní. Z provedeného výpočtu emisí na základě intenzit dopravy dosažených na vjezdu do Radotína (ul. Karlická) v jednotlivých hodnocených stavech vyplývá, že realizací přeložky komunikace II/115 v km 11,5 ve formě nadjezdu nad železnicí nedojde k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší v okolí komunikace II/115 v Radotíně, a proto nebyl její vliv dále hodnocen.

Podrobně posouzen bylo provedeno pro přeložku komunikace II/115 v katastru města Černošice.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci PM_{10} a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální.

Na základě provedených výpočtů lze s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu na přeložené komunikaci II/115 v Černošicích docházet k překračování imisního limitu pro denní koncentrace PM_{10} . Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci $PM_{2,5}$ a výsledná hodnota je stále pod imisním limitem $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro $PM_{2,5}$.

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci NO_2 resp. na hodinové koncentrace NO_2 a výsledné hodnoty jsou stále velmi výrazně pod imisním limitem $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ resp. $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu posuzovaného záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro NO_2 , ani limitu pro krátkodobé koncentrace NO_2 .

Záměr prakticky nemá vliv na průměrnou roční koncentraci benzenu a výsledná hodnota je stále velmi výrazně pod imisním limitem $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vypočtené rozdíly variant bez záměru a se záměrem jsou v obou časových horizontech minimální. Lze tedy s jistotou předpokládat, že nebude z titulu provozu záměru docházet k překračování imisního limitu představovaného ročním aritmetickým průměrem pro benzen.

Ve stávajícím stavu lze výpočtovou oblast z hlediska průměrných pětiletých ročních koncentrací benzo[a]pyrenu charakterizovat úrovní $0,9 - 1,5 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Imisní limit je $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Dle informací o oblastech s překročenými imisními limity zveřejněných na stránkách ČHMÚ došlo ve čtvrcích $1 \times 1 \text{ km}$ zasahujících do výpočtové oblasti v letech 2014–2019 k překračování imisního limitu (čtverec 452537 jen v roce 2016, ostatní čtverce v letech 2014–2017, v roce 2018 k překročení nedošlo, v roce 2019 jen čtverec číslo 451536). Po realizaci záměru nedojde ve čtverce 451537 v roce 2026 ani 2040 ke změně, v ostatních čtvrcích dojde ke snížení (až o $0,0055 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2025 a až o $0,0052 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$ v roce 2040).

Z hlediska problematiky znečištění ovzduší nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Příspěvky záměru k imisní situaci ve fázi výstavby i provozu záměru lze označit za malé a málo významné. Vliv záměru na kvalitu ovzduší lze při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. označit za akceptovatelný.

Vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na klima bylo provedeno ve studii Vyhodnocení stavby z hlediska globálních změn klimatu Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., prosinec 2019.

Z vyhodnocení plyne, že z hlediska problematiky ovlivnění klimatického systému nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Záměr lze označit za adaptovatelný na změnu klimatu. Vliv záměru na klimatický systém a změny klimatu lze označit za akceptovatelný.

Celkově byly vlivy na ovzduší a klima vyhodnocena jako akceptovatelné.

S výše uvedeným hodnocením se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

VII.2.2.3 Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky lze při dodržení navržených podmínek v návrhu stanoviska vyloučit.

Hluk -

Vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou situaci bylo provedeno v Akustickém posouzení zpracovaném Ing. Filipem Fikejzem 06/2021.

Fáze výstavby –

Vlivem obslužné dopravy stavby dochází v kontrolních výpočtových bodech k nárůstu $L_{Aeq,16h}$ z provozu silniční dopravy při výstavbě úseku v km 10,561÷13,00 do 1,0 dB a při výstavbě úseku v km 13,000÷16,114 do 0,8 dB a celkově se pohybují do 69,2 dB, nepřekračují tedy hygienický limit staré hlukové zátěže 70 dB v denní době, jehož možnost použití byla prokázána výše. V noční době nebude obslužná doprava stavby v provozu.

Provoz obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti při využití trasy č. 4 (příjezd a odjezd od recyklační základny) nezpůsobí překročení hygienického limitu staré hlukové zátěže 70 dB (den). Příspěvek obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti je v daném místě 0,6 dB.

Hluk z činnosti stavebních strojů, které se budou posunovat postupně po celém rozsahu optimalizované železniční tratě, může při uvažování pracovní doby strojů 12 hodin v období 7–21 hodin při uvažování 75 % využití strojů v blízkosti zástavby v lokalitách Radotín a Černošice překračovat u některých chráněných objektů hygienický limit $L_{Aeq,s} = 65$ dB.

Pro zajištění plnění hygienických limitů hluku v období výstavby byla v Dokumentaci navržena série protihlukových opatření.

Fáze provozu –

Posouzení bylo provedeno pro stávající stav a pro roky 2026 a 2040 bez záměru a se záměrem, a to pro železniční dopravu a pro silniční dopravu.

V rámci akustické studie bylo navržen 8 protihlukových stěn. Ve výhledových stavech bez záměru a se záměrem byly dále ve výpočtu zohledněny protihlukové stěny navržené v rámci řešení navazujícího záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ v km 9,964–10,600. U 18-ti objektů

bylo navrženo použít individuální protihluková opatření, protože se v hlukové studii při započtení v ní navržených protihlukových opatření nepodařilo u těchto objektů zajistit plnění hygienických limitů hluku.

V lokalitách Radotín (km 10,561–11,800) i Černošice (km 13,100–hranice katastru města) byly ve výhledových stavech s optimalizací navrženy kolejnicové absorbéry u obou kolejí v obou směrech. V místech, kde to technologicky není možné (např. výhybky a kolejové křižovatky) absorbéry realizovány nebudou.

V rámci projektu je uvažováno s územní rezervou na případné dobudování PHS u přeložky II/115 vpravo ve směru do Černošic v blízkosti km 11,5 železniční trati pro ochranu objektu čp. 925 v k. ú. Radotín.

Vyhodnocení hluku z provozu železniční dopravy -

V lokalitě Radotín jsou při realizaci protihlukových opatření v obou výhledových stavech dodrženy příslušné hygienické limity.

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati dochází ve většině kontrolních výpočtových bodů vlivem provozu železnice v obou posuzovaných výhledových horizontech ke zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy, a to až o 17,9 dB v denní době a 17,6 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,3 dB v denní době a 18,2 dB v noční době v roce 2040. V kontrolních výpočtových bodech, ve kterých dochází ke zhoršení akustické situace, je dodržen příslušný hygienický limit. Jedinou výjimkou je kontrolní výpočtový bod CER_115a - výška 2,5 m (Komenského čp. 115), kde dochází ke zhoršení akustické situace v roce 2026 do 1,1 dB v denní době a 1,9 dB v noční době a v roce 2040 do 0,5 dB v denní době a do 0,8 dB v noční době.

V lokalitě Černošice jsou ve stavech se záměrem v některých kontrolních výpočtových bodech umístěných v chráněných venkovních prostorech staveb v ulicích Komenského a Sadová i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční tratě a plánované přeložky silnice II/115, kde v rámci realizace záměru dochází ke změně nivelety tratě, nelze vzhledem k limitovaným požadavkům na výšku PHS v území objekty ochránit dostupnými protihlukovými opatřeními. V případě těchto objektů bude nutno navrhnout individuální protihluková opatření - v dalších stupních projektové dokumentace bude nutné po projednání s vlastníky prověřit vnitřní dispozice objektů a identifikovat okna do chráněných místností, aby kontrolní výpočtové body bylo možné umístit před chráněnými místnostmi. Dále bude nezbytné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření v podobě zajištění způsobu větrání objektů jiným způsobem než přirozeně okny, např. pomocí podtlakového větrání, rekuperace či VZT. Dalším možným řešením je po dohodě s vlastníky změna způsobu využití objektů tak, aby se nejednalo o chráněné stavby, popřípadě zvážit jejich výkup.

Vyhodnocení akustické situace z provozu silniční dopravy v zájmovém území -

Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace železniční trati a realizace přeložek silnice II/115 dochází v některých kontrolních výpočtových bodech vlivem přerozdělení silniční dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace ve stavech se záměrem až o 18,1 dB v denní době a o 17,8 dB v noční době v roce 2026, resp. o 18,0 dB v denní době a o 17,3 dB v noční době v roce 2040.

V lokalitě Radotín je ve všech kontrolních výpočtových bodech dodržen příslušný hygienický limit.

V lokalitě Lipence nedochází v posuzovaném kontrolním výpočtovém bodě, kde je překročen příslušný hygienický limit, ke zhoršení akustické situace oproti stavu bez záměru.

V lokalitě Černošice je v některých kontrolních výpočtových bodech sice překročen příslušný hygienický limit, ale vlivem přerozdělení silniční dopravy zde dochází ke zlepšení akustické situace z provozu silniční dopravy, jedná se o body CER_463 (Zdeňka Lhoty čp. 463), CER_45 (Radotínská čp. 45) a CER_51a (Radotínská čp. 51). V některých dalších bodech jsou ve stavech se záměrem v okolí plánované přeložky silnice II/115 v chráněných venkovních prostorech staveb i při realizaci PHS překročeny příslušné hygienické limity. Vzhledem k umístění objektů, v jejichž chráněných venkovních prostorech stavby jsou kontrolní výpočtové body umístěny, v těsné zástavbě v blízkosti posuzované železniční trati a plánované přeložky silnice II/115 bude v případě těchto objektů v dalších stupních projektové dokumentace nutné navrhnout individuální protihluková opatření.

Z hlediska problematiky hluku lze navrhovaný záměr doporučit k realizaci za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření (protihlukové stěny a kolejnicové absorbéry), zároveň bude nutné pro zajištění plnění hygienických limitů hluku v dalším stupni projektové dokumentace projednat a navrhnout u vytipovaných objektů individuální protihluková opatření. Vliv záměru na akustickou situaci lze při dodržení uvedených opatření označit za akceptovatelný.

Vibrace –

V území bylo od roku 2011 provedeno několik měření vibrací v okolí železnice. V žádném bodě, kde byla měření prováděna, nedošlo k překročení hygienického limitu vibrací za dobu jejich působení T v obytných místnostech, který je dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro denní dobu stanoven na 81 dB a pro noční dobu 78 dB.

Předmětnou optimalizací trati dojde v některých částech k mírné změně směrového vedení kolejí, a to zejména v lokalitě Černošice v blízkosti plánované přeložky II/115, kde se koleje přiblíží k obytné zástavbě v ulici Sadová. Dále se nejbližší chráněná zástavba nachází v ulici Dr. Jánského v okolí stanice Černošice-Mokropsy.

Z preventivních důvodů je doporučeno umístit antivibrační rohože ve staničení km 13,800–14,100 a km 15,650–15,850.

Z hlediska problematiky vibrací lze předpokládat, že výstavba ani provoz záměru nebude představovat významné riziko a lze ho označit za akceptovatelný.

Vlivy na radioaktivní či elektromagnetické záření –

Vyhodnocení vlivu neionizujícího záření předmětného záměru ve smyslu nařízení vlády č. 291/2015 Sb. předal zpracovatel Dokumentace SŽ, které problematiku vlivu trafostanic dlouhodobě prověřuje a vyhodnocuje.

Problematiku lze rozdělit do následujících dvou oblastí.

- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem ovlivnit radiokomunikační a telekomunikační provoz a způsobit elektromagnetické rušení.
- Elektromagnetické záření, které může svým charakterem a působením ovlivnit živé organismy (včetně působení na zdraví člověka).

Z provedených hodnocení plyne, že z hlediska problematiky radioaktivního záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Dále že z hlediska

problematiky elektromagnetického záření nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv elektromagnetického záření souvisejícího s provozem záměru lze označit za akceptovatelný.

Z hlediska problematiky světelného znečištění nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na světelné znečištění lze označit za akceptovatelný.

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu. Z hlediska problematiky šíření zápachu nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na šíření zápachu lze označit za akceptovatelný.

S výše uvedenými hodnoceními zpracovatel posudku souhlasí s doplněním, že pro zvýšení ochrany obyvatelstva před hlukem jsou do podmínek v návrhu stanoviska vloženy další požadavky, které by měly zajistit rozsáhlejší plnění hygienických limitů hluku jak při výstavbě, tak při provozu a minimálně snížit počet objektů, kde by bylo potřeba navrhnout individuální protihluková opatření. Současně by měly podmínky zajistit optimální kombinaci protihlukových opatření, která by byla přijatelná jak pro Město Černošice, tak i pro místní obyvatele Černošic. Dále je do podmínek návrhu stanoviska vloženo doporučení pro Krajskou hygienickou stanici Středočeského kraje, aby na území Černošic, kde lze uplatnit hygienické limity pro SHZ požadovala dodržení přísnějšího limitu, stejně jako požaduje Hygienická stanice hl.m.Prahy na území Radotína.

VII.2.2.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na povrchové a podzemní vody lze při dodržení standardně požadovaných opatření pro tento druh záměru, která budou automaticky stanoveny v rámci procesu povolování záměru vyloučit.

Vyhodnocení vlivu stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7 bylo zpracováno Ing. Radmilou Šmerákovou, 12/2019.

Posuzovaný záměr zasahuje do stanoveného záplavového území vodního toku Berounka. Záplavové území pro průtoky Q5, Q20 a Q100 včetně aktivní zóny v úseku kontaktu se záměrem stanovil Krajský úřad Středočeského kraje pod č. j. 00878/2007/OŽP-Bab.

Navrhovaný záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

V úseku 10,378–11,145 km prochází II. ochranným pásmem vodního zdroje Podolí, v úseku cca žkm 12,17 – 13,2 prochází stavba při severní hranici ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (studny C1, C2, C3, C4). V úseku staničení cca žkm 13,5 – 13,75 stavba zasahuje do ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje v k. ú. Černošice (Obec – St).

Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OP-PLZ).

Vlivem samotné optimalizace železniční trati se nepředpokládá výrazná změna v množství odváděných dešťových vod. V souvislosti s realizací obou přeložek silnice II/115 lze uvažovat s nevýznamně větším odtokem dešťových vod vlivem nárůstu zpevněných ploch vozovek. Přeložky silnice II/115 v

Radotíně je navrženo odvodnit podélným a příčným sklonem do okolního terénu a pláň vozovky do podélných trativodů, resp. do svahů násypového tělesa. Oproti stávajícímu stavu v této části území nenastane výrazná změna. Přeložka silnice v Černošicích bude odvodněna do stávající dešťové kanalizace. Vzhledem k délce přeložky se nepředpokládá významný nárůst odváděných dešťových vod do kanalizace.

Realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových, resp. podzemních vod. Uplatňování výjimek dle článku 4, odst.7 Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES) pro tuto stavbu není relevantní.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na povrchové a podzemní vody lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Celkově lze proto vlivy na povrchové a podzemní vody (při splnění navržených opatření) považovat za akceptovatelné.

Zpracovatel posudku se závěry hodnocením souhlasí s doplněním, že po realizaci záměru praktiky nemůže dojít k negativní změně stávajících vlivů na podzemní a povrchové vody, která by nebyla akceptovatelná. Je to proto, že případné změny budou automaticky podrobně posouzeny a projednány v rámci projektové přípravy stavby.

VII.2.2.5 Vlivy na půdu

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na půdu lze vyloučit.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. K záborům pozemků chráněných jako ZPF dojde v obou dotčených katastrálních územích (k. ú. Černošice i Radotín). Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace.

Dle provedených analýz dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu v I. – IV. třídě ochrany ZPF, přičemž nejvíce trvale zabíraných pozemků v kategorii ZPF se nachází v I. třídě ochrany (8 455 m²) s mírou zastoupení 37,76 % a ve IV. třídě ochrany (7 317 m²) s mírou zastoupení této ochrany 32,68 %.

Z důvodu realizace výhybny Kosoř dojde navrhovaným záměrem k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu celkem 402 m². Trvalý zábor lesních pozemků se předpokládá na pozemcích parc. č. 4180/8 a 4180/9 v k. ú. Černošice. Vzhledem k tomu, že dotčené pozemky PUPFL neslouží lesnímu hospodářství, nebude v tomto smyslu vliv navrhovaného záměru významný.

Ostatní negativní vlivy včetně havarijních stavů, spojené s provozem záměru budou prakticky stejné, jako ve stávajícím stavu.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli nových protierozních opatření.

Z hlediska problematiky půd nebude výstavba ani provoz záměru představovat při respektování opatření navržených v kapitole B. I. 6. významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na půdy lze označit za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí.

VII.2.2.6 Vlivy na přírodní zdroje

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na přírodní zdroje lze vyloučit.

V trase posuzované stavby se nenachází žádná výhradní ani nevyhrazená ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani prognózní zdroje. Podle údajů České geologické služby se v zájmovém území projektovaného záměru nenachází ani žádná poddolovaná území.

Negativní ovlivnění horninového prostředí ve fázi realizace ani provozu záměru se při důsledném dodržování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. Dokumentace nepředpokládá.

Celkově byly vlivy na přírodní zdroje vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s hodnocením souhlasí s doplněním, že ve srovnání se stávajícím stavem nelze očekávat zhoršení vlivů na přírodní zdroje.

VII.2.2.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a zvláště chráněná území

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a území NATURA 2000 a další zvláště chráněné území lze vyloučit.

Přírodovědný průzkum území zpracoval Ing. Vojtěch Kos a Ing. Tomáš Adam, 12/2019. Dendrologický průzkum zpracoval Mgr. Radim Kočvara, 11/2020.

Během zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost 130 živočišných druhů (z toho 66 taxonů obratlovců a 64 taxonů bezobratlých). Dále bylo zoologickým průzkumem zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, které mají vazbu na dotčené území.

Obecně lze konstatovat, že posuzovaná modernizace železniční trati vyvolá zejména přímé ovlivnění biotopů a organismů na ně vázaných. Vzhledem k tomu, že se jedná o modernizaci stávající železnice, bude toto ovlivnění malé.

Řešený traťový úsek v ploše záboru půd není s výjimkou území přírodní rezervace Staňkovka biotopově, druhově ani krajinářsky příliš cenný, a to zejména v intravilánu Černošic a MČ Praha-Radotín. Záměrem dojde ke kácení dřevin rostoucích mimo les, které poskytují útočiště některým druhům bezobratlých a z obratlovců zejména jako potenciální hnízdiště ptákům. V souvislosti s odstraněním vegetace dojde k částečnému snížení potravních a hnízdních příležitostí v dotčeném území.

Během období výstavby dojde ke zvýšení rizika havárií, zejména při stavební činnosti v okolí vodního toku. Riziko představuje také znečištění vodního toku a jeho zakalení, a to zejména během rekonstrukce železničního mostu SO 04-38-53 Praha Radotín – Odb. Berounka, železniční most ev. km 14,143.

Dalším z obecně předpokládaných vlivů je rušení. Populace živočichů, kteří území využívají, jsou do jisté míry navyklí stávajícímu provozu na železnici.

Vlivy na faunu -

V trase záměru byl zastížen jeden zvláště chráněný rod z kategorie bezobratlých – čmeláci rodu *Bombus*. V případě čmeláka byly opakovaně zastíženy dělnice i fertilní samice, vhodné podmínky k umístění jeho hnízd představují v blízkosti záměru např. bylinná vegetace luk, keřové pásy jako doprovodná zeleň železnice a další. Vliv záměru na populace čmeláků v dotčené oblasti lze označit jako zanedbatelný.

Výskyt obojživelníků v ploše ovlivněné zábořem půdy byl recentně potvrzen pro zvláště chráněnou ropuchu obecnou (*Bufo bufo*), náhodný výskyt řady druhů v rámci migrací v suchozemské fázi života je velmi pravděpodobný. Během průzkumů byla v území zaznamenána přítomnost dvou zvláště chráněných druhů plazů – ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*). Oba druhy se poměrně hojně vyskytují v celé délce trasy, ať již při vyhřívání a sběru potravy na sekundárních stanovištích s chybějícím vegetačním krytem – na okrajích násypů samotné železnice či v rámci migrací na vhodných biotopech (ekotony, remízy, niva řeky Berounky apod.).

V průběhu terénních pochůzek byl prokazatelně potvrzen výskyt tří zvláště chráněných druhů ptáků, kavky obecné (*Corvus monedula*), krahujce obecného (*Accipiter nisus*) a vlaštovky obecné (*Hirundo rustica*). I přes potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů a pravděpodobné přelety i řady dalších druhů ptáků, registrovaných v okolí, lze negativní vliv záměru hodnotit jako zanedbatelný.

V zájmovém území se vyskytují běžní zástupci savců, včetně jednoho zvláště chráněného druhu – ohrožená veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

V průběhu stavebních prací dojde k zásahu do biotopů obecně i zvláště chráněných druhů živočichů a k fyzické likvidaci řádově jedinců. Tyto negativní přímé vlivy, stejně jako vlivy nepřímé (např. rušivé vlivy v podobě přítomnosti osob, zvýšená hluková a rozptylová zátěž aj.) lze, i s přihlédnutím k charakteru záměru a převažujícímu charakteru zájmového území (zastavěné území, drážní pozemky), považovat za přijatelné.

Zájmové území není nijak výrazně migračně atraktivní. Optimalizací řešeného traťového úseku se stávající stav změní pouze minimálně.

Z hlediska problematiky vlivu na faunu nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na faunu lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Vlivy na flóru -

V zájmovém území je možné velkou část biotopů charakterizovat spíše jako biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem, podstatná část území není určena. Ve sledovaném území byly mapovány pouze lesní porosty v PR Staňkovka. S železniční tratí sousedí převážně biotop L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy, u Radotína i menší ploška L6.5B Acidofilní teplomilné doubravy - ostatní porosty.

V rámci botanického průzkumu byly v širším zájmovém území nalezeny dva zvláště chráněné druhy rostlin dle prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., k zákonu č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších

předpisů. Jedná se o tařici skalní (*Aurinia saxatilis*), která byla nalezena na skále u mostu na levém břehu Berounky. Její výskyt nijak nekoliduje s navrhovaným záměrem optimalizace trati. Dále byly v širším zájmovém území zjištěny tři tisy červené (*Taxus baccata*), nalezené v zastávce Černošice. Jde o jedince vysazené v rámci výsadeb okrasných dřevin v zahradě, proto se na uvedený druh nevztahuje ochrana dle § 49 odst. 1) zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dotčených ploch bylo dendrologickým průzkumem identifikováno 56 taxonů dřevin. Kromě autochtonních druhů je zde řada individuálních výsadeb nepůvodních dřevin. K nejhojnějším druhům v území patří trnovník akát *Robinia pseudacacia* (přes 20 % dřevin, přes 50 % ploch), z dalších javor klen *Acer pseudoplatanus* (7 % dřevin), ostatní dřeviny zaujímají do 5 % dřevin a méně.

Dendrologickým průzkumem bylo v rámci trvalých a dočasných záborů stavby zjištěno samostatných dřevin obvod do 80 cm – 121 ks a nad 80 cm – 147 ks. Dřevin v rámci zapojených ploch je celkem 76 185 m².

Navrhovaný záměr počítá s výsadbou případné náhradní výsadby, kterou stanoví orgán ochrany životního prostředí v rámci povolení ke kácení. Dle srovnatelných železničních i silničních staveb byla odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou by mohl orgán ochrany přírody požadovat jako kompenzaci za kácení v rozsahu 500 ks stromů, 2 000 ks keřů a 500 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem.

Z hlediska problematiky vlivu na flóru nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na flóru lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Vlivy na biologickou rozmanitost a ekosystémy -

Dotčené území záměrem představuje především stávající těleso železniční trati, s minimální biologickou rozmanitostí. Naopak okrajové úseky tělesa železnice především ve výše zmíněném území v oblasti podél přírodní rezervace či případně území navrhované přeložky silnice II/115 v Radotíně již zahrnují pestrou mozaiku biotopů, zejména zemědělských ploch. Je evidentní, že diverzita okrajů železniční trati souvisí především s navazujícími biotopy a výskyty živočichů v okolí. Optimalizace trati bude mít zcela minimální případně dočasný negativní vliv na biodiverzitu, který je tak charakterizován jako celkově zanedbatelný. Významnými budou především opatření na minimalizaci negativního vlivu na okolí v průběhu stavby, a rekultivace dotčených ploch.

Z hlediska problematiky vlivu na biologickou rozmanitost a ekosystémy nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na biologickou rozmanitost a ekosystémy lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku s hodnocením při splnění podmínek v návrhu stanoviska souhlasí.

VII.2.2.8 Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na krajinu a její ekologické funkce lze vyloučit.

Krajinný ráz –

Vlivy na krajinný ráz byly posouzeny v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů pro 7 zákonných kritérií krajinného rázu s následujícími závěry.

Vlivy předmětného záměru na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky hodnotit jako slabé.

Zásadnější dopad na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky nelze vlivem navrhovaného záměru předpokládat. Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky lze celkově klasifikovat jako slabý.

Vliv na zvláště chráněná území lze klasifikovat jako slabý vliv. Důležitým faktem je i to, že se citelnější dotčení zvláště chráněných území nepředpokládá, pouze velmi drobné dotčení ochranného pásma přírodní rezervace Staňkovka.

Ve vztahu k předpokládaným zásahům do významných krajinných prvků byl vyhodnocen souhrnný vliv jako středně silný, přičemž se nepředpokládá významnější dotčení VKP. Dotčení budou převážně okrajového charakteru.

V souvislosti s předmětným záměrem se nepředpokládá jakékoliv negativní dotčení kulturních dominant. Na základě výše uvedeného lze souhrnně zásah do kulturních dominant klasifikovat jako žádný.

Vliv předmětného záměru na estetické hodnoty je možné souhrnně vyhodnotit jako slabý.

Vlivy na harmonické měřítko a vztahy v krajině lze souhrnně hodnotit jako slabé.

Celkově se konstatuje, že plánovaný záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu.

Z hlediska problematiky vlivu na krajinný ráz nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na krajinný ráz lze označit za akceptovatelný.

Ekologické funkce krajiny-

V Dokumentaci jsou uvedeny prvky ÚSES, které jsou v kolizi či blízkosti záměru a je popsáno jejich možné ovlivnění záměrem.

Zájmové území stavby se nachází v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru Karlštejn, Koda – K59. Do samotného nadregionálního biokoridoru navrhovaný záměr nezasahuje. Na území hlavního města Prahy v k. ú. Radotín tvoří železniční trať přirozenou jižní hranici regionálního biocentra RBC 140 Velký háj R1/23. Do vlastního regionálního biocentra nebude navrhovaným záměrem zasahováno. Na území města Černošice kříží navrhovaný záměr dva lokální biokoridory. Nově navržená přeložka silnice II/115 realizovaná za účelem odstranění úrovněového přejezdu kříží stejně jako stávající silnice II/115 navrhovaný lokální biokoridor ÚL LBK (za Radotínem). Součástí záměru jsou navržená opatření, která zajišťují, aby vliv záměru na prvky ÚSES byl akceptovatelný. Z hlediska problematiky vlivu na územní systém ekologické stability nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na územní systém ekologické stability lze označit za akceptovatelný.

V řešeném území se nenachází žádné registrované významné krajinné prvky podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území posuzovaného záměru se nachází významné krajinné prvky dané § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně

přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „VKP ze zákona“). Jedná se o vodoteč Švarcava s drobnou údolní nivou a lesní porosty.

Z hlediska problematiky vlivu na významné krajinné prvky nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na významné krajinné prvky lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Navrhovaný záměr v km 11,7–13,5 hraničí s chráněnou krajinnou oblastí Český kras. Z hlediska zonace velkoplošného zvláště chráněného území jde o I. a II. zónu ochrany CHKO. Navrhovaným záměrem ve fázi výstavby ani provozu nebude do chráněné krajinné oblasti zasahováno. Z maloplošných zvláště chráněných území hraničí železniční trať v km 11,8 – 12,7 s přírodní rezervací Staňkovka. V úseku km 11,755 - 12,765 se nachází její ochranné pásmo, kterým optimalizovaná železniční trať prochází.

Řešené území se nenachází na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. K ovlivnění přírodních parků navrženým záměrem nedojde.

Přímo v zájmovém území navrhovaného záměru se žádný památný strom nenachází. K ovlivnění památných stromů navrženým záměrem nedojde.

Z hlediska problematiky vlivu na zvláště chráněná území nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na zvláště chráněná území lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Vliv záměru na přírodní parky či památné stromy lze vyloučit.

V zájmovém území záměru se nenachází žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Kulivá hora [CZ0210409], která se nachází cca 2 km od navrhovaného záměru. Nejbližší ptačí oblastí je Křivoklátsko [CZ0211001], které se nachází cca 21 km od navrhovaného záměru.

Z hlediska problematiky vlivu na soustavu NATURA 2000 nebude výstavba ani provoz záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na soustavu NATURA 2000 se nepředpokládá.

Zpracovatel posudku s hodnocením vlivu na krajinu a její ekologické funkce souhlasí s upřesněním, že výškové a směrové změny železnice jsou takového charakteru, že se nemohou na významnější změně vlivu na krajinný ráz prakticky projevit. Větší ale stále plně akceptovatelný vliv vznikne realizací přeložek silnice II/115.

VII.2.2.9 Vlivy na hmotný majetek

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na hmotný majetek lze vyloučit.

V trase plánované „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ se nacházejí stávající objekty, které jsou v kolizi s nově navrhovaným řešením kolejíště, přeložkou silnice II/115 v Černošicích, podchodů, přístupů na nástupiště apod. K demolici jsou navrženy 4 rodinné domy, hradlo Kosoř v km 13,06 vlevo a hradlo Kazín v km 15,20 vlevo a 6 dalších objektů. Dále dojde k přeložkám inženýrských sítí a likvidaci sítí přeložených a stavebním zásahům do tělesa železnice a komunikací.

Z hlediska problematiky vlivu na hmotný majetek nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí s upřesněním, že vliv záměru na hmotný majetek lze i s ohledem na charakter demolovaných objektů považovat za málo významný.

VII.2.2.10 Vlivy na kulturní památky

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na kulturní památky lze vyloučit.

Podle Ústředního seznamu kulturních památek ČR jsou v zájmovém území evidovány kulturní památky, jejichž seznam je uveden v tabulce v kap. C. II. 8. dokumentace EIA. K dotčení žádné kulturní památky navrhovaným záměrem nedojde. Vliv záměru na kulturní památky se nepředpokládá.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

VII.2.2.11 Vlivy na archeologická naleziště

Významný negativní vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ na archeologická naleziště lze vyloučit.

Dle Státního archeologického seznamu spadá většina území do oblasti klasifikované jako území s archeologickými nálezy (ÚAN) III, tj. území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů a ÚAN I.

Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska problematiky vlivu na archeologické aspekty nebude výstavba ani provoz záměru představovat významné riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na archeologické aspekty lze označit za předpokladu dodržení opatření uvedených v kapitole B. I. 6. za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí s upřesněním, že akceptovatelnost tohoto vlivu není podmíněna opatřeními uvedenými v kap. B.I.6 Dokumentace.

VII.2.2.12 Přeshraniční vlivy

Významný negativní přeshraniční vliv záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ lze vyloučit.

Předmětný záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje liniovou dopravní stavbu, které se dotýká území hl. m. Prahy (MČ Praha-Radotín) a Středočeského kraje (obec Černošice). Realizace záměru nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí s upřesněním, že přímé nepříznivé vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny. Protože řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-

Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava- Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T lze ale modernizaci této tratě považovat v mezinárodním měřítku za pozitivní vliv.

VII.2.2.13 Jiné vlivy – možnost kumulace

Významné negativní vlivy záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ v kumulaci s dostupnými plánovanými záměry v ovlivnitelném území lze vyloučit.

Zahájení realizace posuzovaného záměru se předpokládá v březnu 2024 a dokončení v listopadu 2026. Na začátku úseku navazuje navrhovaný záměr na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která se od srpna 2019 realizuje. Konec stavby je předpokládán v červnu 2022. Kumulace ve fázi výstavby obou záměrů se nepředpokládají. Na konci úseku navazuje navrhovaný záměr na stavbu „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, která je v současné době v projekční přípravě a zpracovává se projektová dokumentace ve stupni DÚR. Z hlediska minimalizace výluk železničního provozu a plynulosti železniční dopravy se jeví jako účelné, aby stavbě „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ časově předcházela realizace stavby „Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“. Kumulace ve fázi výstavby obou záměrů se nepředpokládají, ale protože je nelze jednoznačně v této fázi přípravy obou staveb vyloučit, bude nutno nadále provádět koordinaci výstavby obou staveb.

Z hlediska staveb dostupných informací o plánovaných záměrech silniční infrastruktury a inženýrských sítí je stavbu dále potřeba koordinovat s následujícími záměry –

- 1) město Černošice – úprava parkoviště P+R Mokropsy (Studie; 2019)
- 2) město Černošice – vsakování a retence DV, ulice Nádražní, Černošice-Mokropsy (DÚR; 2018)
- 3) město Černošice – dešťová kanalizace v ul. Jasmínová (Studie proveditelnosti, 2017)

Zpracovatel posudku se závěry v dokumentaci souhlasí.

VII.2.2.14 Závěr

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Provedená hodnocení poskytla dostatečné podklady pro rozhodnutí o možnosti realizace záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ z pohledu vlivů na životní prostředí.

Na základě provedených posouzení lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby, provozu záměru a navrženého monitoringu z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

Zpracovatel posudku s tímto závěrem souhlasí.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona, budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

VII.2.3 Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ představuje optimalizaci stávajícího úseku železniční trati č. 171 v žkm 10,561 – 16,114 (úsek Praha-Radotín – Černošice-Mokropsy), který je součástí souboru navazujících železničních staveb na trati Praha-Smíchov – Beroun. Řešený úsek má délku 5 553 m. V rámci rekonstrukce železničních zastávek Černošice a Černošice-Mokropsy dojde i k vybudování nových nástupišť. V rámci stavby je dále navržena realizace definitivní výhybny Kosof (dvojice kolejových spojek v žkm 12,114 – 12,893).

Součástí stavby je dále přeložka silnice II/115 v Radotíně v rámci které bude nahrazen stávající úrovnový přejezd v cca žkm 11,5 nadjezdem. Dále bude realizována přeložka silnice II/115 v Černošicích do nové trasy v souběhu se stávající železniční tratí v zářezu v žkm cca 13,6 – 14,1, která bude pod železnicí podcházet podjezdem. Tato přeložka bude náhradou za zrušený úrovnový přejezd ulice Radotínská.

Traťový úsek Černošice - Odb. Berounka navazuje na stavbu Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) v km 10,561 a končí v km 16,114, kde začíná stavba Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně).

Řešený traťový úsek leží na stávající železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, který je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava-Žilina-Košice-Lvov) i transevropské dopravní sítě TEN-T. V rámci vnitrostátních dopravních vztahů tak zajišťuje železniční spojení hlavního města Prahy a středních Čech se západočeskou aglomerací. Mezinárodně se tato trať nachází v souboru staveb zajišťujících železniční dopravní spojení především se Spolkovou republikou Německo.

Jedná se o záměr, který je v souladu s podpůrným opatřením pod kódem PZKO_2020_P_16 Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy v rámci aktualizovaného Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02.

Nejvýznamnějším problematickým vlivem stávajícího i výhledového provozu železnice je vliv na akustickou situaci v území. Ochrana obyvatel před hlukem je ještě komplikována požadavkem Města Černošice, aby nebyla ochrana řešena pouze vysokými protihlukovými stěnami podél celého koridoru železniční tratě.

V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Jedná se např. o bezstykové koleje, protihlukové stěny a kolejové absorbéry. Do podmínek v návrhu stanoviště jsou začleněny požadavky na podrobné posouzení dalších protihlukových opatření - nízkých protihlukových clon (jejichž využití by v tomto případě znamenalo výjimku ze stávajících předpisů SŽ), zemních valů, protihlukových opatření u nástupišť, atd. Snahou je minimalizovat počet objektů, kde bude nutno realizovat individuální ochranu proti hluku.

Lze konstatovat, že při splnění podmínek na ochranu proti hluku budou použita nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku, a to za současného zohlednění požadavků Města Černošice na omezení realizace vysokých PHS.

Obyvatelé Černošic a Radotína v lokalitách podél železniční tratě jsou v současné době exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel je možné konstatovat, že v průměru

dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními ke snížení zdravotních rizik u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy.

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o výměře 22 392 m² trvalého záboru a 11 913 m² dočasného záboru nad 1 rok. Na dočasně zabraných pozemcích ZPF se počítá s nutností jejich rekultivace dle plánu rekultivace. Rozsah záborů lze považovat s ohledem na rozsah záměru a charakter zásahů do ZPF za akceptovatelný.

U ostatních složek životního prostředí se krátkodobě, při splnění podmínek v návrhu opatření málo významně až nevýznamně, projeví negativní vlivy při realizaci záměru. Vlivy při provozu budou prakticky srovnatelné se stávajícím stavem.

Dle názoru zpracovatele posudku jsou technická řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsána a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Do podmínek v návrhu stanoviska jsou začleněny podmínky na další optimalizaci technického řešení směřující zejména na optimalizaci a minimalizaci negativních vlivů na akustickou situaci v území.

Technické řešení záměru tak bude zahrnovat nejlepší dostupná opatření pro ochranu obyvatel proti hluku a u ostatních vlivů bude odpovídat evropskému standardu a dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí. Při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provozu záměru a dodržení podmínek uvedených ve stanovisku lze technické řešení záměru považovat za vhodné a akceptovatelné.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci.

Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

VII.2.4 Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Z pohledu procesu EIA byl záměr „Optimalizace trati Černošice (včetně)– Odb. Berounka (mimo)“ předložen bez variant.

VII.2.5 Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K Dokumentaci dle § 8 odst. 2 a 3 zák.č.100/2001 Sb. bylo v termínu doručeno celkem 20 vyjádření, z toho 2 vyjádření příslušných obcí 7 vyjádření dotčených orgánů státní správy, 2 spolky a 9 vyjádření veřejnosti. Termín pro doručení vyjádření k Dokumentaci byl do 29.11. 2021. Po termínu bylo dne 3.12.2021 doručeno příslušnému úřadu vyjádření Ministerstva zdravotnictví.

V souladu s odst. 3 §8 zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů se k vyjádřením zaslaným po lhůtě nepřihlíží a není proto vyjádření Ministerstva zdravotnictví vypořádáno. Pouze konstatuji,

že Ministerstvo zdravotnictví s realizací záměru souhlasí a že ve vyjádření nebyly uvedeny žádné nové podněty či připomínky, které by bylo potřebné či vhodné v rámci posudku samostatně řešit.

VII.2.5.1 Dotčené územní samosprávné celky

Město Černošice	25.11.2021
Hlavní město Praha	26.11.2021

VII.2.5.2 Dotčené orgány

Městský úřad Černošice - odbor životního prostředí	11.11.2021
Hygienická stanice hl. m. Prahy	15.11.2021
Magistrát hl. m. Prahy - odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na ŽP	15.11.2021
KUSK OŽPaZ	16.11.2021
ČIŽP	22.12.2021
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	25.11.2021
Rada Středočeského kraje	26.11.2021

VII.2.5.3 Spolky

Kvalitní životní prostředí Města Černošice, z.s.	24.11.2021
Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích, Stanislav Provázek	25.11.2021

VII.2.5.4 Zástupci veřejnosti

J.B.	23.11.2021
M.Z.	23.11.2021
J.O.V.L.	23.11.2021
M.P.	23.11.2021
P.P	24.11.2021
M.H.	25.11.2021
J.D.	25.11.2021
D.T.	26.11.2021
T.F.	26.11.2021

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky, připomínky a návrhy vyplývající z vyjádření k Dokumentaci, byly

zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány a případně ve formě podmínek zapracovány do návrhu stanoviska.

VII.2.6 Okruh dotčených územních samosprávných celků

Kraj: Hl. m. Praha, Středočeský kraj

Město/obec: Praha – městská část Praha 16, Černošice

VIII. PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem posudek záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Odb. Berounka (mimo)“ zpracoval podle § 9 a přílohy č. 5 k zákonu č.100/2001 Sb. v platném znění jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j. 15700/4161/OEP/92 vydaného podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb. a jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla naposledy prodloužena rozhodnutím MŽP č.j. MZP/2021/710/4703.

Prohlašuji, že nejsem zainteresován na posuzovaném záměru a že jsem se neúčastnil zpracování Oznámení ani Dokumentace k posuzovanému záměru.

Datum zpracování posudku: 25.4. 2022

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

Ing. Richard Kuk

Hrabákova 1969, Praha 4, 148 00

tel. 602 662 530

e-mail: kuk9@live.com

Podpis zpracovatele posudku:

Ing. Richard Kuk jun. – spolupráce na zpracování posudku

V rámci zpracování posudku mi oznamovatel předal následující podklady, které jsou uvedeny v příloze posudku:

IX.1 Podélný profil přeložky silnice II/115

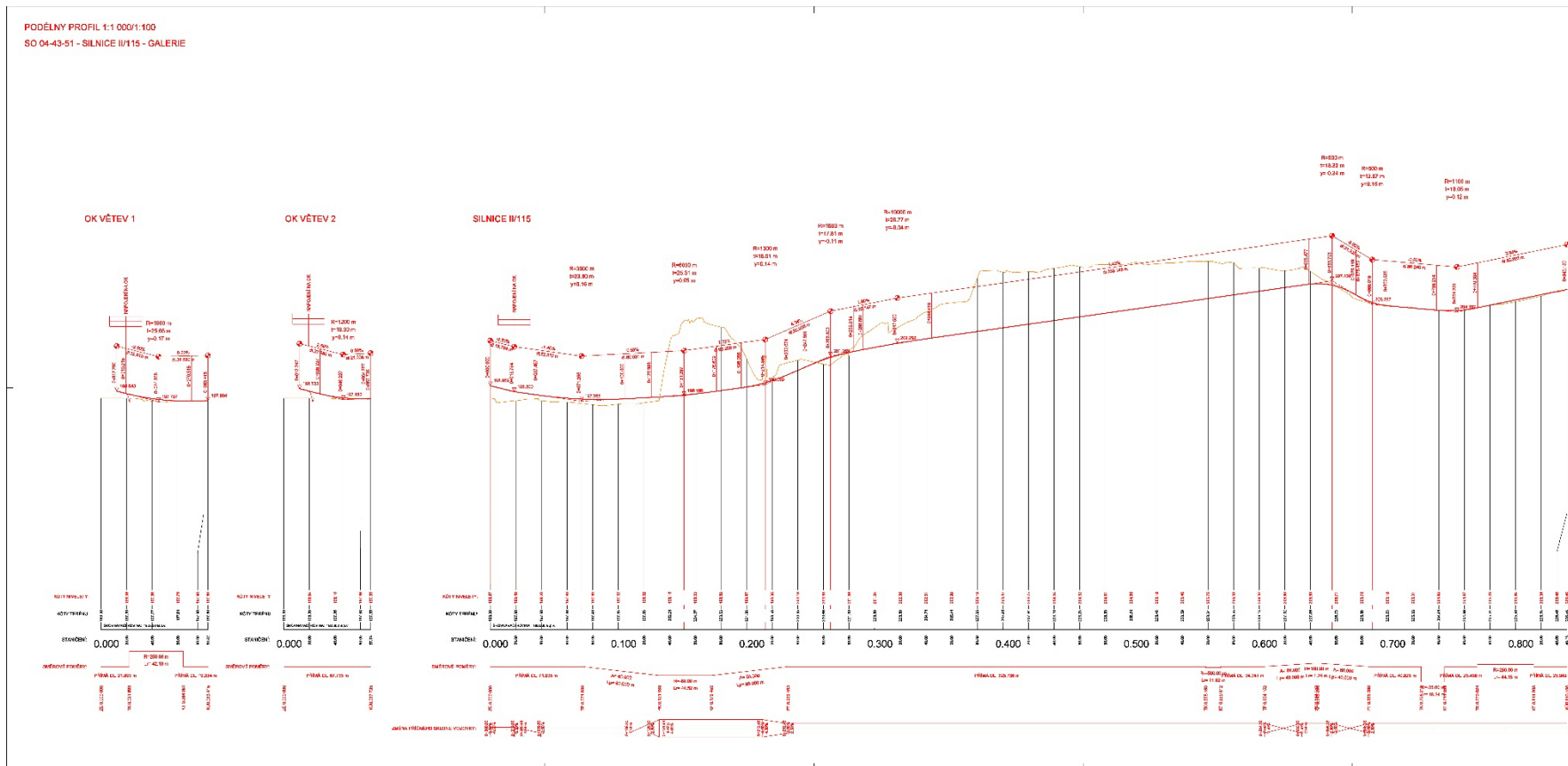
IX.2 Koncepční schéma vedení přeložky II/115 v galerii

IX.3 Výsledky výpočtu LAeq,T z kumulace provozu pozemní (silniční, železniční) dopravy

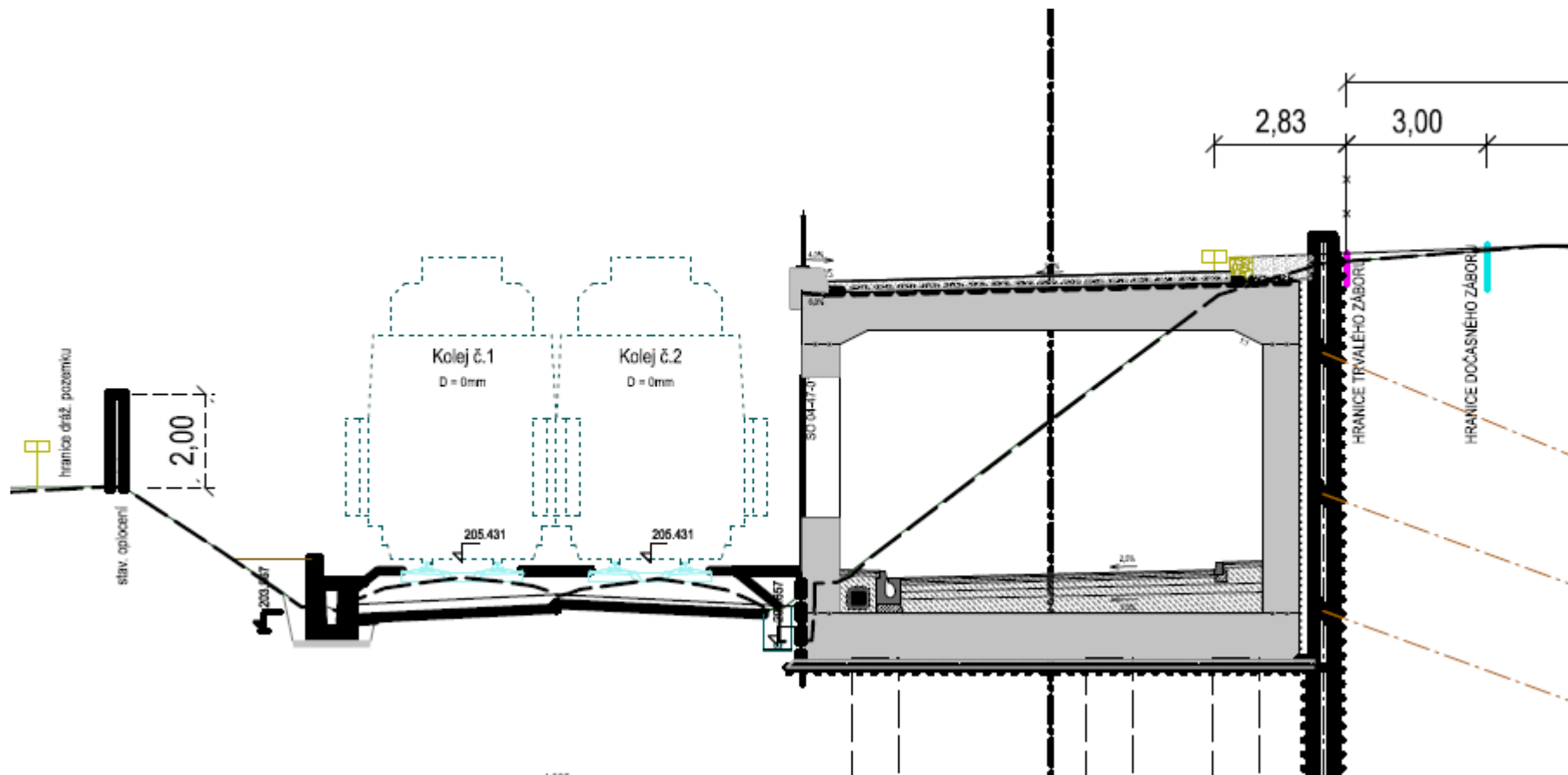
IX.4 Kopie vybraných tabulek intenzit dopravy na komunikacích

IX. PŘÍLOHY

IX.1 Podélný profil přeložky silnice II/115



IX.2 Koncepční schéma vedení přeložky II/115 v galerii



Z Dokumentace nebylo zcela jednoznačné alespoň koncepční koordinační řešení vedení přeložky II/115 v navrhované galerii, včetně prostorových vazeb na stropě galerie. Tyto vazby jsou zřejmé z příloženého obrázku, který jsem si nechal od Oznamovatele poslat.

IX.3 Výsledky výpočtu $L_{Aeq,T}$ z kumulace provozu pozemní (silniční, železniční) dopravy

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****	
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
RA_384	2,0	62,7	61,2	63,4	60,6	47,4	45,1	-16,0	-15,5	63,2	59,7	46,6	43,5	-16,6	-16,2	65	60	60	50
RA_384	4,5	64,9	63,5	65,6	62,9	60,0	58,0	-5,6	-4,9	65,4	62,0	59,1	56,3	-6,3	-5,7	65	60	60	50
RA_FOT*	1,5	62,1	60,6	62,8	60,0	58,6	56,6	-4,2	-3,4	62,5	59,2	57,7	54,8	-4,8	-4,4	65	65	60	60
RA_ATL*	1,5	58,2	56,7	58,8	56,1	55,4	53,3	-3,4	-2,8	58,6	55,3	54,5	51,7	-4,1	-3,6	60	60	60	60
RA_247	2,5	62,1	60,6	62,9	60,0	53,5	50,4	-9,4	-9,6	62,6	59,3	53,1	49,4	-9,5	-9,9	65	60	60	50
RA_247	5,5	65,5	64,1	66,2	63,5	56,4	54,1	-9,8	-9,4	65,9	62,7	55,8	52,6	-10,1	-10,1	65	60	60	50
RA_1049	2,5	61,6	60,2	62,3	59,6	54,9	52,0	-7,4	-7,6	62,0	58,8	54,5	50,9	-7,5	-7,9	65	60	60	50
RA_282	3,0	63,9	62,6	64,5	61,9	50,5	47,9	-14,0	-14,0	64,3	61,0	49,9	46,6	-14,4	-14,4	65	60	60	50
RA_282	6,0	65,1	63,8	65,8	63,2	57,9	55,8	-7,9	-7,4	65,5	62,3	57,0	54,2	-8,5	-8,1	65	60	60	50
RA_1290	2,5	61,8	60,0	62,4	59,4	54,9	48,4	-7,5	-11,0	62,2	58,5	55,1	48,1	-7,1	-10,4	65	60	60	50
RA_910a	4,0	66,9	65,5	67,5	64,9	56,5	50,2	-11,0	-14,7	67,2	64,0	56,6	49,7	-10,6	-14,3	65	60	60	50
RA_910a	7,5	66,8	65,5	67,5	64,8	61,5	59,1	-6,0	-5,7	67,2	64,0	60,8	57,5	-6,4	-6,5	65	60	60	50
RA_910b	2,5	65,6	58,2	65,8	58,2	66,1	57,9	0,3	-0,3	66,1	58,3	66,4	58,1	0,3	-0,2	60	55	70	60
RA_40	2,0	69,8	68,5	70,5	67,9	61,0	56,9	-9,5	-11,0	70,2	67,0	60,8	55,9	-9,4	-11,1	65	60	60	50
RA_1579a	3,0	62,8	61,4	63,4	60,7	57,3	53,7	-6,1	-7,0	63,2	59,8	57,0	52,5	-6,2	-7,3	65	60	60	50
RA_1579a	6,5	63,8	62,4	64,5	61,7	59,6	56,6	-4,9	-5,1	64,1	60,7	59,0	55,1	-5,1	-5,6	65	60	60	50
RA_1579b	1,0	60,6	59,0	61,2	58,4	55,7	51,6	-5,5	-6,8	61,0	57,5	55,5	50,6	-5,5	-6,9	65	60	60	50
RA_937	3,5	60,3	59,1	61,0	58,4	57,2	54,4	-3,8	-4,0	60,7	57,5	56,6	52,9	-4,1	-4,6	65	60	60	50
RA_937	6,5	61,6	60,5	62,3	59,8	58,2	55,5	-4,1	-4,3	62,0	58,9	57,6	54,0	-4,4	-4,9	65	60	60	50
RA_1724**	6,0	65,1	63,8	65,7	63,1	57,3	54,7	-8,4	-8,4	65,5	62,2	56,6	53,3	-8,9	-8,9	–	–	–	–

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****			
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
RA_1724**	9,0	65,1	63,8	65,8	63,2	61,8	59,8	-4,0	-3,4	65,5	62,3	61,0	58,0	-4,5	-4,3	–	–	–	–		
RA_925	6,5	61,0	58,6	61,5	58,0	59,0	54,9	-2,5	-3,1	61,2	57,0	58,8	53,7	-2,4	-3,3	60	55	60	50		
RA_921	3,0	54,2	45,8	54,3	45,7	54,2	45,7	-0,1	0,0	54,5	46,6	54,5	46,6	0,0	0,0	55	50	55	60		
RA_1478	3,0	61,4	53,2	61,8	53,5	61,7	53,3	-0,1	-0,2	62,1	53,6	61,9	53,5	-0,2	-0,1	55	50	70	60		
RA_109	3,0	67,1	59,0	67,3	59,2	67,5	59,5	0,2	0,3	67,7	59,5	67,9	59,8	0,2	0,3	55	50	70	60		
RA_161	3,0	63,3	56,1	63,5	56,3	63,5	56,3	0,0	0,0	63,8	56,5	63,8	56,6	0,0	0,1	55	50	70	60		
RA_997	2,5	58,3	56,6	58,9	56,0	51,9	48,5	-7,0	-7,5	58,7	55,2	51,6	47,4	-7,1	-7,8	65	60	60	50		
RA_215	3,0	65,2	56,8	65,5	57,1	65,6	57,2	0,1	0,1	66,7	58,2	66,6	58,1	-0,1	-0,1	55	50	70	60		
RA_874	2,0	53,5	51,7	54,1	51,1	48,1	43,9	-6,0	-7,2	53,9	50,2	47,9	42,9	-6,0	-7,3	60	55	60	50		
RA_874	5,0	54,8	53,0	55,4	52,4	50,2	46,6	-5,2	-5,8	55,2	51,6	49,9	45,3	-5,3	-6,3	60	55	60	50		
LI_90	3,0	68,2	61,0	68,7	61,5	68,7	61,5	0,0	0,0	69,4	62,2	69,4	62,2	0,0	0,0	55	50	70	60		
CER_33	2,0	57,9	56,5	58,6	55,9	52,2	48,7	-6,4	-7,2	58,3	55,2	52,0	47,9	-6,3	-7,3	60	55	60	50		
CER_33	4,5	60,3	59,1	60,9	58,4	53,4	50,0	-7,5	-8,4	60,6	57,6	53,2	49,1	-7,4	-8,5	60	55	60	50		
CER_37a	2,5	58,3	57,2	59,0	56,5	52,3	49,1	-6,7	-7,4	58,7	55,7	52,1	48,2	-6,6	-7,5	60	55	60	50		
CER_37b	2,5	58,1	57,0	58,8	56,3	52,0	48,5	-6,8	-7,8	58,5	55,4	51,8	47,7	-6,7	-7,7	60	55	60	50		
CER_37b	5,5	58,8	57,6	59,5	57,0	53,0	49,6	-6,5	-7,4	59,2	56,1	52,7	48,6	-6,5	-7,5	60	55	60	50		
CER_37b	8,5	59,1	57,7	59,8	57,1	54,4	51,2	-5,4	-5,9	59,5	56,2	54,1	50,0	-5,4	-6,2	60	55	60	50		
CER_1436	2,5	65,6	64,5	66,3	63,8	59,0	56,8	-7,3	-7,0	65,9	62,9	58,3	55,2	-7,6	-7,7	60	60	60	60		
CER_1436_poz	2,0	67,9	66,9	68,6	66,2	60,0	57,8	-8,6	-8,4	68,3	65,2	59,2	56,1	-9,1	-9,1	60	60	60	60		
CER_16a	3,0	56,1	54,9	56,8	54,3	55,1	52,0	-1,7	-2,3	56,5	53,4	54,6	50,6	-1,9	-2,8	60	55	60	50		
CER_16b	2,0	56,0	53,9	56,5	53,3	55,1	50,6	-1,4	-2,7	56,4	52,5	54,9	49,5	-1,5	-3,0	60	55	60	50		
CER_16b	4,5	56,3	54,4	56,9	53,7	59,0	53,4	2,1	-0,3	56,7	52,9	59,0	52,6	2,3	-0,3	60	55	60	50		
CER_16c	2,0	52,8	49,1	53,2	48,6	53,0	46,2	-0,2	-2,4	53,2	48,0	53,2	45,9	0,0	-2,1	60	55	60	50		

Výp. bod	Výška bodu nad terémem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****			
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
CER_52	2,5	65,6	64,3	66,3	63,7	54,3	50,0	-12,0	-13,7	66,0	62,8	54,2	49,0	-11,8	-13,8	60	55	60	50		
CER_52	5,5	66,6	65,4	67,3	64,7	63,5	60,6	-3,8	-4,1	67,0	63,9	63,0	59,0	-4,0	-4,9	60	55	60	50		
CER_108	4,5	55,6	53,9	56,2	53,3	53,5	50,1	-2,7	-3,2	56,0	52,6	53,2	49,0	-2,8	-3,6	60	55	60	50		
CER_108	7,0	58,1	56,6	58,8	56,0	54,5	51,4	-4,3	-4,6	58,5	55,2	54,1	50,1	-4,4	-5,1	60	55	60	50		
CER_115a	2,5	61,5	59,9	62,1	59,3	66,2	62,1	4,1	2,8	61,9	58,6	66,0	60,8	4,1	2,2	60	55	60	50		
CER_115a	5,5	65,7	64,4	66,4	63,7	65,8	61,8	-0,6	-1,9	66,1	62,9	65,6	60,5	-0,5	-2,4	60	55	60	50		
CER_115b	3,0	58,4	53,2	58,8	53,0	59,0	52,6	0,2	-0,4	59,2	52,9	59,4	52,5	0,2	-0,4	60	55	70	60		
CER_121	2,5	66,1	62,7	66,5	62,1	64,5	58,3	-2,0	-3,8	66,5	61,5	64,7	57,8	-1,8	-3,7	70	65	70	60		
CER_121	5,5	67,2	64,4	67,7	63,8	65,5	60,6	-2,2	-3,2	67,6	63,1	65,4	59,6	-2,2	-3,5	70	65	70	60		
CER_463	2,0	65,1	63,7	65,8	63,0	62,0	59,6	-3,8	-3,4	63,5	60,0	61,2	58,1	-2,3	-1,9	70	65	55	45		
CER_463	5,0	66,8	65,4	67,5	64,8	64,0	61,8	-3,5	-3,0	67,1	63,8	63,2	60,1	-3,9	-3,7	70	65	55	45		
CER_463	7,5	67,0	65,6	67,7	65,0	64,2	61,9	-3,5	-3,1	67,4	64,2	63,4	60,2	-4,0	-4,0	70	65	55	45		
CER_465	1,5	62,0	60,6	62,7	60,0	57,7	55,3	-5,0	-4,7	61,0	57,6	57,0	53,8	-4,0	-3,8	70	65	55	45		
CER_465	4,5	64,1	62,7	64,8	62,1	62,3	60,3	-2,5	-1,8	62,2	58,8	61,5	58,5	-0,7	-0,3	70	65	55	45		
CER_465	7,0	65,5	64,1	66,2	63,5	62,7	60,5	-3,5	-3,0	65,3	62,1	61,8	58,8	-3,5	-3,3	70	65	55	45		
CER_467	2,5	62,8	61,4	63,5	60,8	59,1	56,7	-4,4	-4,1	62,4	59,0	58,4	55,1	-4,0	-3,9	70	65	55	45		
CER_467	5,5	65,8	64,5	66,5	63,8	63,0	60,9	-3,5	-2,9	64,9	61,6	62,1	59,2	-2,8	-2,4	70	65	55	45		
CER_1095	4,5	65,2	63,8	65,9	63,1	62,5	60,1	-3,4	-3,0	65,6	62,3	61,8	58,5	-3,8	-3,8	70	65	55	45		
CER_1095	7,0	65,5	64,1	66,2	63,4	62,8	60,5	-3,4	-2,9	65,9	62,6	62,1	58,8	-3,8	-3,8	70	65	55	45		
CER_2019	2,5	69,0	67,8	69,7	67,1	66,0	64,1	-3,7	-3,0	69,5	66,2	65,2	62,4	-4,3	-3,8	70	65	55	45		
CER_2019	5,5	68,6	67,4	69,3	66,8	65,7	63,8	-3,6	-3,0	69,1	65,9	64,8	62,0	-4,3	-3,9	70	65	55	45		
CER_429	2,5	61,8	60,5	62,5	59,9	58,4	56,4	-4,1	-3,5	62,0	58,7	57,6	54,7	-4,4	-4,0	70	65	55	45		
CER_429	5,5	63,3	62,1	64,1	61,5	59,7	57,8	-4,4	-3,7	63,7	60,5	58,9	56,0	-4,8	-4,5	70	65	55	45		

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****	
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
CER_1111	2,5	66,5	65,3	67,2	64,6	62,9	61,0	-4,3	-3,6	67,0	63,6	62,1	59,3	-4,9	-4,3	70	65	55	45
CER_1111	5,5	66,8	65,5	67,5	64,9	63,1	61,3	-4,4	-3,6	67,2	64,0	62,3	59,5	-4,9	-4,5	70	65	55	45
CER_442***	4,0	71,4	70,1	72,1	69,5	66,6	64,7	-5,5	-4,8	71,7	68,4	65,7	62,9	-6,0	-5,5	70	65	55	45
CER_442***	7,0	69,6	68,3	70,3	67,7	66,0	64,1	-4,3	-3,6	70,1	66,8	65,1	62,3	-5,0	-4,5	70	65	55	45
CER_1889	2,5	57,6	56,1	58,3	55,5	56,6	54,3	-1,7	-1,2	58,0	54,8	55,9	52,9	-2,1	-1,9	60	65	55	45
CER_1889	5,5	62,0	60,6	62,8	60,1	60,8	58,8	-2,0	-1,3	62,5	59,3	59,9	57,1	-2,6	-2,2	70	65	55	45
CER_45	3,0	68,2	59,9	68,4	60,1	50,7	43,8	-17,7	-16,3	68,7	60,3	51,1	44,0	-17,6	-16,3	55	50	70	60
CER_216	3,0	51,2	44,7	51,6	45,5	51,9	45,3	0,3	-0,2	51,9	44,5	52,2	44,3	0,3	-0,2	55	50	55	45
CER_111a	2,0	54,5	52,7	55,1	52,2	53,5	50,3	-1,6	-1,9	54,9	51,4	53,1	49,1	-1,8	-2,3	60	55	55	45
CER_111a	5,0	58,3	56,8	59,0	56,2	55,0	52,0	-4,0	-4,2	58,7	55,4	54,5	50,7	-4,2	-4,7	60	55	55	45
CER_111b	3,0	56,4	49,4	56,7	49,6	56,7	49,4	0,0	-0,2	57,3	50,0	57,2	49,8	-0,1	-0,2	60	55	70	60
CER_260	3,0	59,3	51,1	59,6	51,4	59,6	51,4	0,0	0,0	60,2	51,9	60,2	52,0	0,0	0,1	55	50	70	60
CER_1998	3,0	53,7	48,8	54,2	48,7	53,5	47,2	-0,7	-1,5	54,5	48,3	53,8	46,8	-0,7	-1,5	55	50	55	45
CER_1778	3,0	52,9	45,3	53,2	45,7	53,2	45,5	0,0	-0,2	53,3	45,9	53,6	46,1	0,3	0,2	55	50	55	60
CER_2145	3,0	63,4	55,2	63,6	55,4	64,2	55,9	0,6	0,5	63,9	55,7	64,6	56,3	0,7	0,6	55	50	70	60
CER_2250	3,0	52,9	46,3	53,3	47,2	53,3	46,4	0,0	-0,8	53,9	47,5	54,0	47,5	0,1	0,0	55	50	55	60
CER_1386	3,0	57,4	50,4	57,8	50,6	58,1	50,9	0,3	0,3	58,2	51,0	58,5	51,3	0,3	0,3	55	50	70	60
CER_13a	2,5	54,4	47,7	54,6	47,6	54,6	46,8	0,0	-0,8	54,9	47,5	54,9	46,9	0,0	-0,6	55	50	70	60
CER_13a	5,0	61,3	53,5	61,5	53,6	61,2	53,0	-0,3	-0,6	61,8	53,7	61,5	53,3	-0,3	-0,4	55	50	70	60
CER_13b	2,5	56,2	51,6	56,6	51,1	55,7	49,5	-0,9	-1,6	56,7	50,7	55,9	48,9	-0,8	-1,8	55	50	60	50
CER_83	2,0	60,5	59,3	61,3	58,6	59,2	55,8	-2,1	-2,8	61,0	57,7	58,9	54,4	-2,1	-3,3	60	55	60	50
CER_83	5,0	61,1	59,8	61,8	59,2	60,0	56,4	-1,8	-2,8	61,5	58,3	59,7	55,0	-1,8	-3,3	60	55	60	50
CER_54	2,5	67,4	66,2	68,1	65,5	62,1	58,8	-6,0	-6,7	67,7	64,7	61,8	57,4	-5,9	-7,3	60	55	60	50

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****			
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
CER_54	5,5	67,1	65,9	67,8	65,3	65,4	62,7	-2,4	-2,6	67,5	64,4	64,7	61,1	-2,8	-3,3	60	55	60	50		
CER_56	2,5	68,1	66,9	68,8	66,3	66,1	63,6	-2,7	-2,7	68,5	65,4	65,4	61,9	-3,1	-3,5	60	55	60	50		
CER_56	5,5	67,8	66,6	68,5	65,9	66,0	63,3	-2,5	-2,6	68,2	65,1	65,3	61,7	-2,9	-3,4	60	55	60	50		
CER_114	2,0	53,9	52,1	54,5	51,5	56,5	53,5	2,0	2,0	54,3	50,9	56,0	52,1	1,7	1,2	60	55	60	50		
CER_114	5,0	59,5	58,1	60,2	57,5	60,2	56,7	0,0	-0,8	59,9	56,8	59,9	55,3	0,0	-1,5	60	55	60	50		
CER_116	5,0	57,8	54,0	58,3	53,6	59,5	54,5	1,2	0,9	58,4	53,3	59,6	53,8	1,2	0,5	60	55	60	50		
CER_116	7,5	59,0	56,1	59,5	55,6	60,5	56,0	1,0	0,4	59,5	55,1	60,5	55,0	1,0	-0,1	60	55	60	50		
CER_60	2,0	65,2	63,8	65,9	63,2	58,1	53,0	-7,8	-10,2	65,6	62,4	58,1	52,4	-7,5	-10,0	60	55	60	50		
CER_60	5,0	67,0	65,7	67,7	65,1	64,0	60,5	-3,7	-4,6	67,4	64,2	63,7	59,1	-3,7	-5,1	60	55	60	50		
CER_60	8,0	67,1	65,7	67,8	65,1	65,4	62,3	-2,4	-2,8	67,5	64,2	65,0	60,8	-2,5	-3,4	60	55	60	50		
CER_61	2,0	61,4	59,7	62,1	59,1	56,6	51,4	-5,5	-7,7	61,9	58,3	56,7	50,7	-5,2	-7,6	60	55	60	50		
CER_61	6,0	64,6	63,0	65,3	62,4	60,2	55,6	-5,1	-6,8	65,0	61,6	60,2	54,5	-4,8	-7,1	60	55	60	50		
CER_213a	6,0	63,0	60,9	63,6	60,3	63,9	58,7	0,3	-1,6	63,5	59,6	63,9	57,9	0,4	-1,7	60	55	60	50		
CER_213b	6,0	63,4	61,3	64,0	60,7	63,7	58,5	-0,3	-2,2	63,9	60,0	63,7	57,7	-0,2	-2,3	60	55	60	50		
CER_51a	5,5	66,3	63,3	66,8	62,8	60,2	55,7	-6,6	-7,1	66,8	62,1	60,1	54,7	-6,7	-7,4	60	55	60	50		
CER_51a	8,5	66,7	64,1	67,2	63,5	62,2	58,7	-5,0	-4,8	67,2	62,8	61,9	57,3	-5,3	-5,5	60	55	60	50		
CER_51b	5,5	67,6	60,9	67,8	60,8	56,2	51,9	-11,6	-8,9	68,1	60,7	56,1	50,9	-12,0	-9,8	60	55	70	60		
CER_51b	8,5	67,0	61,5	67,3	61,2	58,5	54,3	-8,8	-6,9	67,5	60,9	58,3	53,2	-9,2	-7,7	60	55	70	60		
CER_118a	3,5	61,2	58,0	61,7	57,5	60,6	55,6	-1,1	-1,9	61,6	56,9	60,6	54,6	-1,0	-2,3	60	55	70	60		
CER_118a	6,0	62,4	59,4	62,9	58,9	61,4	56,5	-1,5	-2,4	62,8	58,2	61,4	55,5	-1,4	-2,7	60	55	70	60		
CER_118b	3,5	64,8	60,6	65,2	60,2	64,3	58,5	-0,9	-1,7	65,3	59,7	64,4	57,8	-0,9	-1,9	60	55	70	60		
CER_118b	6,5	65,7	62,2	66,1	61,7	64,6	59,2	-1,5	-2,5	66,2	61,0	64,6	58,4	-1,6	-2,6	60	55	70	60		
CER_215	2,0	56,5	53,4	57,0	53,0	56,5	51,7	-0,5	-1,3	57,0	52,3	56,5	50,7	-0,5	-1,6	60	55	60	50		

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Rok 2020		Rok 2026		Rok 2026		Rok 2026 Rozdíl		Rok 2040		Rok 2040		Rok 2040 Rozdíl		Hygienický limit****		Hygienický limit****			
		Stávající stav		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Bez záměru		Se záměrem		Se záměrem – Bez záměru		Železniční doprava		Silniční doprava			
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
		$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
CER_14	3,0	57,0	55,9	57,7	55,2	54,2	51,7	-3,5	-3,5	57,4	54,3	53,5	50,3	-3,9	-4,0	60	55	60	50		
CER_14	6,0	57,4	56,2	58,1	55,5	55,0	52,5	-3,1	-3,0	57,7	54,6	54,3	51,0	-3,4	-3,6	60	55	60	50		
CER_1397	2,5	56,0	54,5	56,6	53,9	55,0	52,5	-1,6	-1,4	56,3	53,0	54,3	51,0	-2,0	-2,0	60	55	55	45		
CER_1397	5,5	57,7	56,3	58,4	55,6	57,3	55,1	-1,1	-0,5	57,7	54,4	56,6	53,5	-1,1	-0,9	60	65	55	45		
CER_58	2,0	60,0	58,5	60,7	57,9	54,3	49,4	-6,4	-8,5	60,4	57,1	54,3	48,6	-6,1	-8,5	60	55	60	50		
CER_58	5,0	65,0	63,8	65,7	63,1	59,6	55,3	-6,1	-7,8	65,4	62,3	59,5	54,2	-5,9	-8,1	60	55	60	50		
CER_1497	5,0	64,3	56,5	64,5	56,6	64,9	57,0	0,4	0,4	64,8	56,9	65,3	57,3	0,5	0,4	55	50	70	60		
CER_1252	2,0	50,7	49,1	51,4	48,5	49,3	46,4	-2,1	-2,1	51,1	47,6	48,7	44,9	-2,4	-2,7	55	50	60	50		
CER_1252	5,0	52,6	51,0	53,3	50,4	50,7	47,9	-2,6	-2,5	53,0	49,6	50,2	46,4	-2,8	-3,2	55	50	60	50		
CER_89	2,0	57,3	55,9	58,0	55,3	56,8	53,6	-1,2	-1,7	57,7	54,4	56,4	52,1	-1,3	-2,3	55	50	60	50		
CER_89	5,0	58,6	57,2	59,3	56,6	57,7	54,4	-1,6	-2,2	59,0	55,7	57,3	52,9	-1,7	-2,8	55	50	60	50		

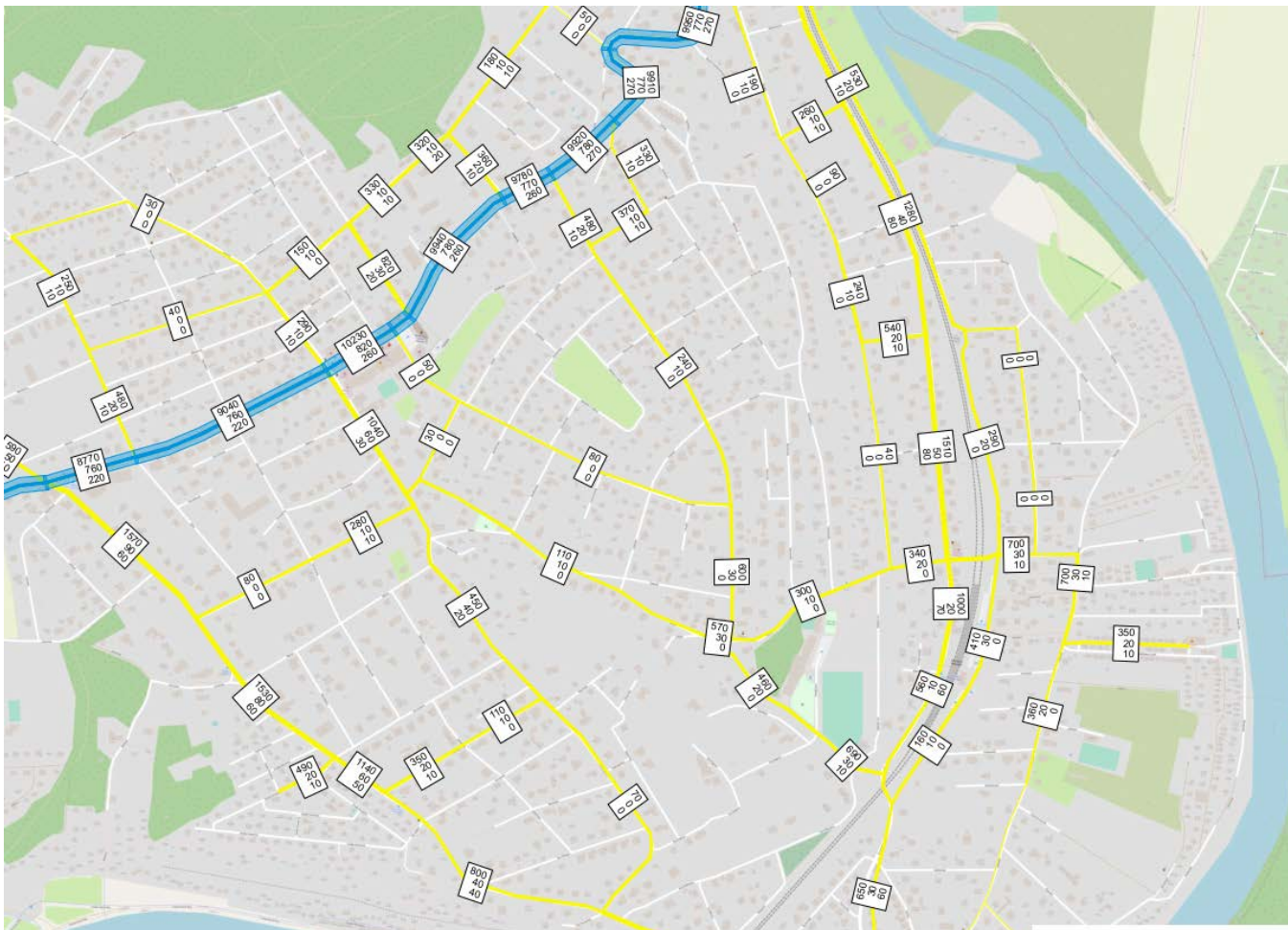
Poznámka: * – Sportoviště je posuzováno pouze pro případ, že by sloužilo pro výuku, jinak hodnoty slouží pro znázornění akustické situace v daném místě; ** -Objekt je dle vyjádření příslušné hygienické stanice vybaven rekuperací a nemá chráněný venkovní prostor stavby, hodnoty jsou uvedeny pro znázornění akustické situace v daném místě; *** - Dle průzkumu se jedná o obytný objekt.

****Poznámka:

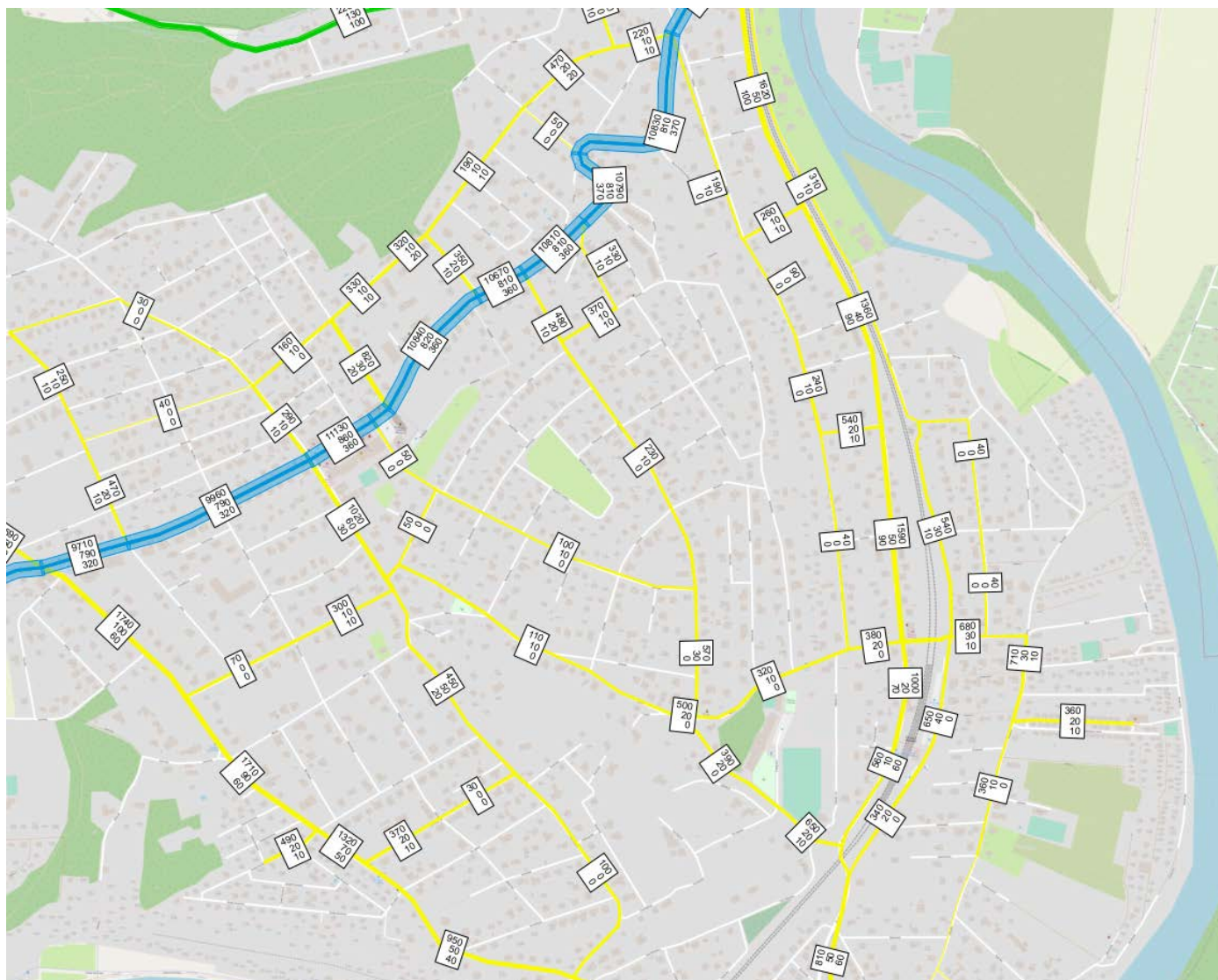
Pro kumulaci provozu silniční a železniční dopravy nejsou dle platné legislativy stanoveny hygienické limity hluku, proto nelze vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy porovnat s hygienickým limitem hluku. Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z kumulace provozu silniční a železniční dopravy slouží ke znázornění akustické situace z provozu těchto zdrojů hluku.

IX.4 Kopie vybraných tabulek intenzit dopravy na komunikacích

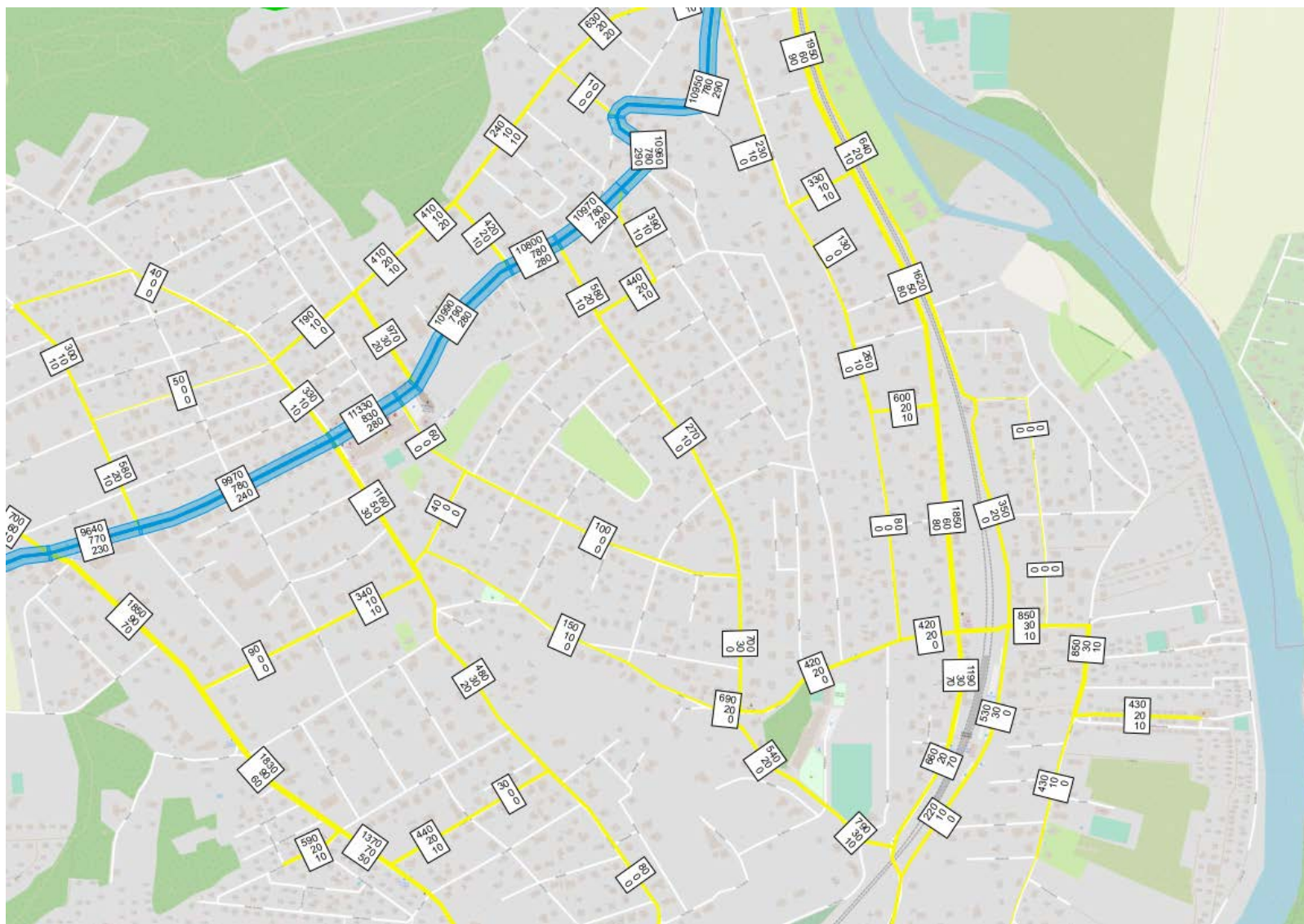
Obrázek 1 – Rok 2026 bez záměru-24 hod



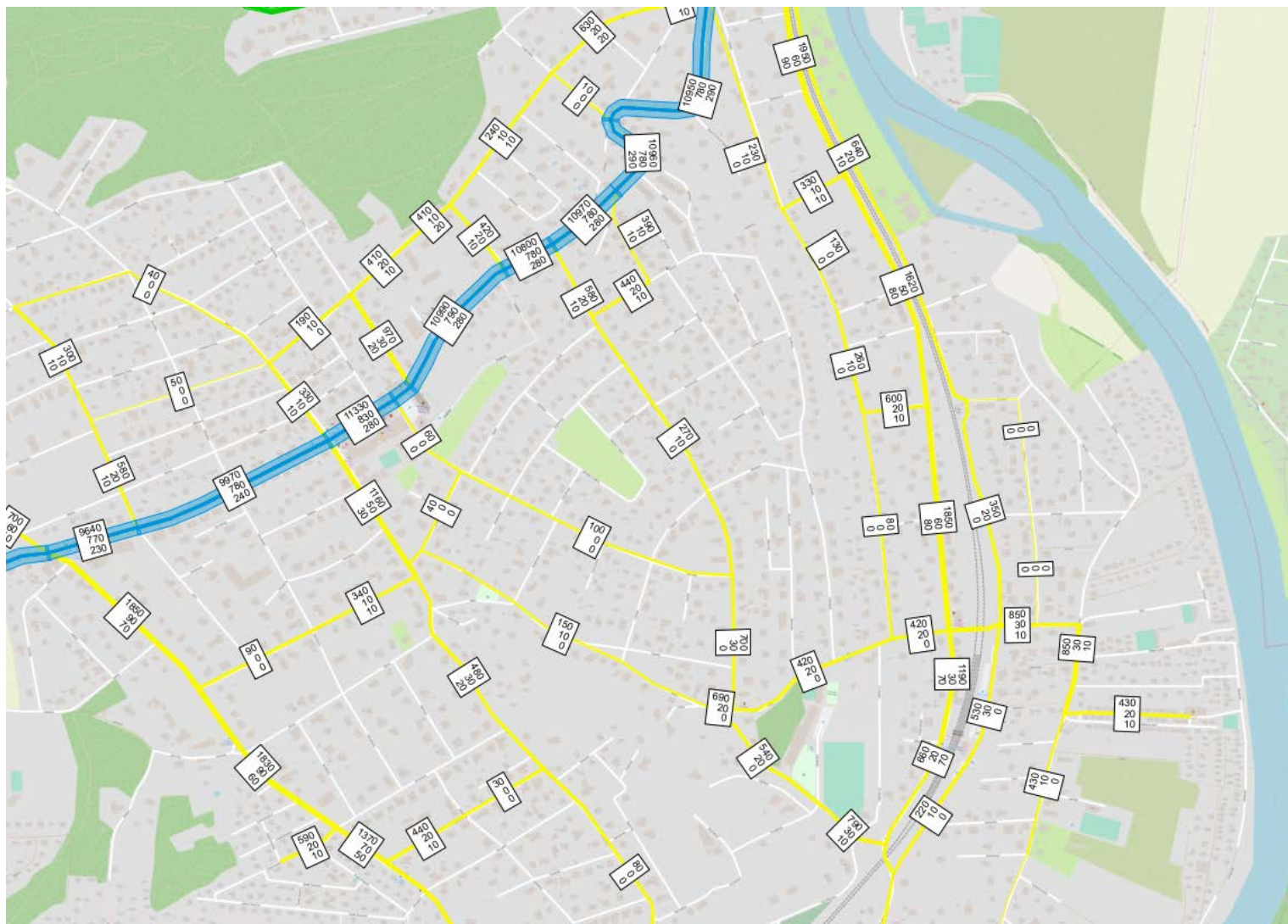
Obrázek 2 – Rok 2026 se záměrem-24 hod



Obrázek 3 – Rok 2026 se záměrem-24 hod



Obrázek 4 – Rok 2040 bez záměru-24 hod



Obrázek 5 – Rok 2040 se záměrem-24 hod

