



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-331300/2008/OOP/VI/EIA/552-2/Nov Ing. Novotný/4278 06.08.2008

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon)

Název: Optimalizace traťového úseku Praha - Hostivař - Praha hl.n., I. část - žst. Praha Hostivař

Zařazení záměru dle zákona:

Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.2

Umístění:

kraj: hlavní město Praha městská část: Praha 9, Praha 10, Praha 15
obec: hlavní město Praha katastrální území: Hostivař, Malešice, Hrdlořezy

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace; IČ: 70994234; Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem předloženého oznámení je záměr optimalizace (rekonstrukce) železniční stanice Praha Hostivař. Účelem rekonstrukce je uvedení staveb a zařízení stanice do technického stavu, které odpovídá evropským parametrům a standardům. Rekonstrukce železniční stanice je koordinována s rekonstrukcí přilehlých traťových úseků.

Začátek stavby je v km 175,400 před žst. Praha Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na v současné době realizovanou stavbu IV. tranzitního železničního koridoru „Optimalizace trati Stránčice – Praha Hostivař“. Konec stavby je v km 177,570, kde stavba navazuje na II. část tj. na úsek Praha Hostivař – Praha hl.n.

V rámci rekonstrukce je navržena celková rekonstrukce kolejiště s plnou peronizací stanice. Budou vybudována dvě nová ostrovní nástupiště se zastřešením a podchod včetně části pro odbavování cestujících. Dojde k úpravě stávající výpravní budovy a k výstavbě nové technologické budovy pro umístění zabezpečovacího zařízení. Součástí stavebních prací bude také realizace propustků, mostů, opěrných zdí, vodovodních a kanalizačních přípojek a protihlukových opatření. Předpokládaným termínem zahájení stavby je rok 2009, dokončení stavby je uvažováno v roce 2011.

Zařízení staveniště bude situováno na ploše mezi novým kolejištěm a přeložkou ulice U Hostivařského nádraží, recyklace materiálu se zde nebude provádět.

Přeprava rozhodujícího množství materiálu bude prováděna po železnici. Jedná se o kolejová pole, železniční štěrk, materiál pro pražcové podloží, trakční stožáry a všechny druhy kabelů. Po silnici budou dopravována technologická zařízení a prováděn odvoz odpadového materiálu – štěrkového lože (cca 830 tun) a demoličního odpadu (500 – 600 tun). Hlavní přístup po komunikacích bude ulicí U Hostivařského nádraží s napojením na ulici Průmyslovou. Odvoz materiálu by měl vyvolat v průměru pohyb 4 těžkých nákladních automobilů během jedné hodiny.

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (prosinec 2007) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (ECO-ENVI-CONSULT), držitelem autorizace dle zákona. V oznámení je podrobný popis současného stavu dotčeného území a jsou identifikovány očekávané vlivy při realizaci i provozu záměru. Záměr je navržen jako invariantní. Z oznámení vyplývá, že záměr nemůže významně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů je v oznámení navržen soubor opatření.

K předloženému oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- hlavní město Praha
(vyjádření č.j. MHMP 416865/2008 ze dne 7. 6. 2008)
- městská část Praha 15
(vyjádření č.j. 25738/08/OZP/VVa ze dne 7. 7. 2008)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření zn. ÚPL/592/2977/6222/08 ze dne 18. 6. 2008)
- Česká inspekce životního prostředí
(vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/0811116.001/08/PMP ze dne 25. 6. 2008)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-331300/2008/1/OOP/VI ze dne 24. 6. 2008)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. MHMP 343 446/2008/Rad ze dne 17. 6. 2008)
- Vladimír Soják
(vyjádření ze dne 23. 6. 2008).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) má k záměru následující připomínky:

Z hlediska urbanistické koncepce nemá HMP k záměru připomínky.

Z akustického hlediska nemá HMP k záměru zásadních připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší nemá HMP k záměru připomínky.

Z hlediska městské zeleně chybí v předloženém oznámení dendrologické hodnocení dřevin, které budou stavbami dotčeny nebo odstraněny. V oznámení je zmíněno, že bude požádáno o rozhodnutí k odstranění dřevin, ale z výkresové dokumentace není patrné, kterých dřevin se kácení dotýká. V oznámení není hodnocen stav životního prostředí po jejich odstranění. Oznámení v části D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení ev. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí se zmiňuje o zpracování požadovaného průzkumu v další části projektové přípravy, avšak dle názoru HMP by bylo účelné posoudit vliv na životní prostředí v důsledku odstranění dřevin již ve fázi zjišťovacího řízení. I přes zmiňované připomínky HMP s oznámením souhlasí, za předpokladu doplnění chybějících údajů do další fáze projektové přípravy záměru.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá HMP proti realizaci záměru výhrad za předpokladu, že budou důsledně realizována všechna opatření uvedená v kapitole D.IV předloženého oznámení. Sousedící interakční prvek územního systému ekologické stability (ÚSES) ani žádné další zájmy ochrany přírody a krajiny nebudou negativně dotčeny.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) leží lokalita uvnitř současně zastavěného území, v katastrálním území Hostivař. Stavba bude realizována převážně na pozemcích dráhy. V některých případech je však nezbytné v rámci stavby trvale zabrat některé pozemky za účelem rozšíření komunikace, výstavby křídel mostních objektů a při obnově odvodňovacích zařízení a úpravě zemního tělesa. Tyto pozemky jsou charakterizovány jako trvalý zábor. Na pozemky v kategorii ZPF - zahrady připadá cca 0,19 ha trvalého záboru a 0,015 ha dočasného záboru, BPEJ 2.26.11 (III. třída ochrany). Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a vliv na půdu lze akceptovat.

Z geologického hlediska HMP konstatuje, že v textové části jsou popsány geologické a hydrogeologické poměry předmětné lokality. Z hlediska surovinových zdrojů nejsou v zájmovém území ložiska nerostných surovin. Stanovení radonového indexu bylo provedeno na základě archivních podkladů. HMP doporučujeme pro posouzení geologických a hydrogeologických poměrů zájmového území využít příslušný mapový list z edice "Podrobných inženýrsko-geologických map Prahy" v měřítku 1 : 5 000, kde jsou informace podrobnější, než z geologické mapy v měřítku 1 : 25 000. Předložené oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu a lze je akceptovat.

Z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP k záměru připomínky.

Z dopravního hlediska k předloženému hodnocení vlivů na životní prostředí nemá HMP zásadní připomínky. V případě staveništní dopravy doporučuje k přepravě materiálů maximálně možným způsobem využít železnici. K technickému řešení na základě doložených příloh HMP uvádí následující:

Podchod k nástupištím u kolejí žst. Praha Hostivař by bylo vhodné řešit s přiměřeným zázemím pro umístění např. malého obchodu či služeb pro cestující (prodejna nápojů, občerstvení, novin apod.), což by mělo příznivý vliv na bezpečnost v podchodu, který je dlouhý a ze severní strany nebude pro chodce z hlediska bezpečnosti přehledný. Navíc by se zmírnilo též riziko poškozování stěn podchodu, jeho znečišťování apod.

Přeložka ul. U Hostivařského nádraží jižním směrem do nové polohy představuje náročný zásah do území s nepříznivými dopady do zeleně a nutností nezanedbatelných terénních úprav. S ohledem na uvedené skutečnosti a obsah k oznámení doložených grafických příloh se k otázce řešení přeložky ul. U Hostivařského nádraží HMP vyjádří po doplnění navrženého řešení o podélné řezy překládaného úseku komunikace. Návrh je třeba doložit rovněž o příčné řezy v odpovídající podrobnosti a rozsahu mezi ul. Plukovníka Mráze a jižním nástupištěm žst. Praha Hostivař.

Z hlediska zásobování vodou HMP doporučuje respektovat nadřazené vodovodní řady, které kříží optimalizovanou trasu železniční trati.

Z hlediska odkanalizování nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Z hlediska vodních toků nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky za předpokladu, že ve fázi přípravy stavby budou zajištěná ochranná opatření uvedená v oddílu D.IV předloženého oznámení.

Z hlediska zásobování teplem, zemním plynem a elektrickou energií je nutno při navrhovaných úpravách v rámci I. části optimalizace traťového úseku dle zákona č. 458/2000 Sb. respektovat nadřazené tepelné napáječe a STL. plynovod křížující železniční trať.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí sledovaných v platném územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Městská část Praha 15 (MČ P15) má k záměru následující připomínky:

V rámci stavby dojde ke kolizi s dřevinami. O povolení ke kácení bude požádáno na odboru životního prostředí MČ P15 ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Parcely, dotčené stavebními pracemi, budou rekultivovány a osázeny.

Realizací záměru nedojde ke vzniku nového zdroje znečištění ovzduší. Ke zhoršení kvality ovzduší však přispěje realizace stavby, zejména dočasné navýšení emisí z nákladní dopravy a manipulace se sytkými materiály. S opatřeními pro omezení emisí a eliminaci prašnosti, uvedenými v kapitole D .1.1 - Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů MČ P15 souhlasí a požaduje jejich naplnění.

Tam, kde dojde k odvádění srážkových vod do dešťové kanalizace (nádrazí Hostivař) je třeba projednat se správcem vodního toku, do kterého je tato kanalizace zaústěna.

Před zahájením výstavby je nutno vypracovat a nechat schválit „Plán opatření pro případ úniku látek škodlivých vodám“ pro období výstavby.

Odpady ze stavební činnosti budou zařazeny podle druhů a kategorií, tříděny a odstraněny vhodným způsobem.

Vzhledem k rozsahu stavby a velkému objemu odpadů, vznikajícího v průběhu stavby, MČ P15 upozorňuje na povinnost vedení průběžné evidence odpadů původce odpadů, a to za každou samostatnou provozovnu. V případě staveb se za provozovnu považuje souhrn všech staveb původce odpadů na území městské části, kde se stavba nachází.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) ve svém vyjádření uvádí následující

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunu materiálu a při rekonstrukci šterkového lože trati (zvýšená prašnost v trasa trati). Po dokončení stavby, vzhledem k provozování výhradně elektrické trakce, nedojde k zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Výpočty provedené v hlukové studii prokázaly, že je možné předložený návrh realizovat za předpokladu, že budou současně realizovány navržené protihlukové stěny. Jen tak lze docílit dodržení hygienických limitů u převážné části obytných objektů. V případech, kde nelze dodržet hygienický limit akustického tlaku pro venkovní chráněný prostor a venkovní chráněný prostor staveb, musí být provedena taková protihluková opatření, aby bylo

zajištěno alespoň nepřekročení hygienického limitu pro vnitřní chráněný prostor. Rozsah protihlukových opatření je řešen na základě průzkumu a měření na současně provozované trati. Lze však předpokládat, že akustická situace se po modernizaci i přes navýšení o tangenciální dopravu zlepší.

Z hlediska zájmu ochrany veřejného zdraví je třeba doporučit navržení ochranného hlukového pásma, které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit akustického tlaku v ochranném pásmu dráhy pro denní i noční dobu (v L_{Aeq} 60/55 dB), a za ochranným pásmem (v L_{Aeq} 55/50 dB), a to vč. jeho režimu, návrhu opatření na ochranu chráněných objektů před hlukem. Hlukové pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí.

Návrh na vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu musí být projednán s HS HMP. Opatření, která vyplynou z vyhlášení ochranného pásma musí být zahrnuta do projektu.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) má k předloženému oznámení níže uvedené připomínky a požaduje jejich zapracování do dokumentace.

Z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP konstatuje, že na str. 47 oznámení v přehledu předpokládaných odpadů vznikajících v období výstavby chybí kontaminovaná výkopová zemina (kat. č.17 05 03* nebo 17 05 05*), přestože se v textu vznik tohoto odpadu předpokládá.

Pokud nebude výkopová zemina využita v rámci stavby, je nutno s jejím přebytkem nakládat jako s odpadem. Tento odpad je nutno předávat výhradně k využití, případně odstranění osobě oprávněné dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, tedy provozovateli zařízení dle § 14 odst. 1, příp. odst. 2 zákona o odpadech, tj. nelze tento odpad nabízet k jinému účelu tak, jak se uvádí v oznámení.

Pokud bude docházet k uvažovanému vyřazení nevyhovujícího kovového materiálu, kterého se jeho původce zbavuje nebo má úmysl se jej zbavit, bude se již jednat o odpad a musí být respektována všechna ustanovení zákona o odpadech, tj. nelze jej odprodávat, jak se uvažuje v oznámení, ale pouze jej předávat přednostně k využití, příp. odstranění osobě oprávněné dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.

Z hlediska ochrany ovzduší nemá ČIŽP k oznámení připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá ČIŽP k oznámení připomínky.

Z hlediska ochrany vod nemá ČIŽP k oznámení závažné připomínky. Pouze požaduje doplnit bližší informace o způsobu odvodnění (typ kanalizace, konečný recipient).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá ČIŽP k oznámení závažné připomínky. Pouze uvádí, že je třeba provádět jednotlivé práce hlavně s ohledem na životní cyklus jednotlivých uvedených druhů živočichů, ať již zvláště chráněných či běžných. U zvláště chráněných druhů jsou přesné podmínky součástí dílčích rozhodnutí.

Dále ČIŽP žádá o kompenzaci ekologické újmy, která bude řešena v procesu stavebního povolení společně s eventuálním kácením dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbou, včetně následné péče.

Dále je podle ČIŽP třeba zhodnotit vliv záměru ve fázi realizace stavby na zvláště chráněná území (přírodní památka Meandry Botiče a přírodní park Hostivař – Záběhllice), vzhledem k jeho blízkosti k záměru a postupovat v činnosti tak, aby tento případný vliv byl eliminován či minimalizován.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) jako dotčený správní úřad má k záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nemá OOP MHMP k záměru žádné připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství OOP MHMP konstatuje, že předloženým záměrem dochází k dotčení lesních pozemků i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. V části C.2, příloha 3 „Koordinační situace stavby km 176,800 – km 177,700“ je navržena přeložka vodovodního řadu (SO 1-71-02 v km 177,150) vyžadující dočasné zábory lesních pozemků (parc.č. 1659/15 – 14 m² a parc.č. 1675/19 – 34 m², oba k.ú. Hostivař). OOP MHMP doporučuje napojení nového vodovodního řadu na stávající mimo lesní pozemky.

Z hlediska nakládání s odpady OOP MHMP ve svém vyjádření uvádí, že v tabulce: „Předpokládaná produkce odpadů v období výstavby“, na str. 47 oznámení je pod pořadovými čísly č. 39-40 uvedeno nesprávné katalogové číslo odpadů Olověné akumulátory a Nikl-kadmiové baterie a akumulátory. V oznámení je uvedeno 161601 a 161602. Dle Katalogu odpadů má být 160601 a 160602.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje, že návrh optimalizace železniční stanice Praha – Hostivař o uvedených parametrech je přijatelný.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny považuje OOP MHMP provedená hodnocení za dostatečná a nemá k nim ani k samotnému záměru žádné připomínky.

Z hlediska myslivosti nemá OOP MHMP žádné připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP upozorňuje na následující skutečnosti:

Povolení stavby vodních děl a rušení stavby vodních děl podléhá projednání dle ust. § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen vodní zákon) ve znění pozdějších změn a doplňků u příslušného vodoprávního úřadu. Povolení k vypouštění předčištěných dešťových vod do dešťové kanalizace obce podléhá projednání dle ust. § 8 odst. 1 písm. a) bod 5 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu včetně projednání se správcem vodního toku jako konečného recipientu dešťových vod.

Odvádění dešťových vod ze zpevněných ploch je navrženo do dešťové kanalizace. Toto řešení není zcela v souladu s článkem 11 odst. 7 vyhlášky č. 26/1999 Sb. HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (OTPP), ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje, že stavby musí být napojeny na veřejnou dešťovou nebo jednotnou kanalizaci, pokud nelze dešťové vody likvidovat jinak, tj. přednostně vsakem, pokud to hydrogeologické poměry, velikost pozemku a jeho výhledové využití prokazatelně umožní. V případě podaného návrhu, tzn. navržené odvedení dešťových vod do dešťové kanalizace, je nutné jednoznačně prokázat, že nelze tyto dešťové vody likvidovat jinak (vsakem).

V souvislosti s místy s zřetelnou kontaminací ropnými látkami (místa stání lokomotiv, výhybky) OOP MHMP požaduje v dalším stupni projektové přípravy doložit rozborů vzorků podzemních vod za účelem ověření jejich případné kontaminace.

V oznámení jsou zmíněna možná rizika ohrožení podzemních vod a půdního prostředí závadnými látkami (ropné látky z mechanizace po dobu výstavby, provoz pojezdových agregátů, čerpání PHM). OOP MHMP upozorňuje ve vztahu k těmto bodům, že každý, kdo zachází se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo je nakládání s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím, je povinen dodržovat ust. § 39 odst. 2 vodního zákona, zejména

zpracovat plán havarijních opatření, který schvaluje příslušný vodoprávní úřad. Náležitosti havarijního plánu a nakládání se závadnými látkami stanoví vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků. Uživatel závadných látek je dále povinen při zacházení s nimi učinit odpovídající opatření, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod či do kanalizace. Dále OOP MHMP upozorňuje, že dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona je zakázáno mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (OKP MHMP) nemá k záměru žádné závažné připomínky. Ve svém vyjádření upozorňuje na některé povinnosti vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění (způsob projednání záměru s OKP MHMP, zajištění archeologického průzkumu).

Pan Vladimír Soják uplatnil ve svém vyjádření následující připomínky:

Původně navrhovaná individuální protihluková opatření (IPO, viz dopis SUDOP Praha ze dne 18. 9. 2007, č.j. 206/260/07) považuje za nedostatečná vzhledem k předpokládanému zvýšení intenzity provozu železniční dopravy po optimalizaci traťového úseku. Již v současné době představuje hluk způsobený železniční dopravou v blízkosti rodinného domu Za dráhou 1/222 v Praze 10 – Hostivaři neúměrnou hlukovou i prašnou zátěž, zejména v nočních hodinách. Předpokládané více než dvojnásobné zvýšení intenzity železniční dopravy by pak ve svém důsledku mělo trvalé následky na zdravotní stav obyvatel tohoto domu.

S ohledem na tyto podmínky požaduje, aby v uvedeném úseku, který se dotýká i dalších rodinných domů byly instalovány protihlukové clony, které by výrazně přispěly ke snížení hlukové zátěže ze železniční dopravy, a to v celém úseku, kde hluk ze železniční dopravy přímo působí na obyvatele přilehlého rodinného domu.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených, doplňujících informací a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k následujícím závěrům:

Záměr a jeho umístění

Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.“ je jednou ze souboru staveb v uzlu Praha, která propojuje IV. tranzitní železniční koridor s uzlem Praha s žst. Praha hl.n., který dle vládou schváleného programu končí ve směru od Českých Budějovic před žst. Praha Hostivař.

Potřeba realizace žst. Praha Hostivař je důležitá z hlediska provozních a bezpečnostních potřeb železniční dopravy. Po realizaci navazujících staveb tranzitního železničního koridoru, tj. staveb „Optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař“ (dokončení 2008) a stavby „Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice“ (dokončení 2010) by byla žst. Praha Hostivař jedinou železniční stanicí od žst. Praha hl.n. bez rekonstrukce kolejíště a úrovnovým přístupem cestujících k vlakovým soupravám. Tento fakt ovlivňuje propustnost železniční stanice i její bezpečnost.

Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC k nimž se ČR přihlásila.

Stavba se nachází v části v nezastavěném a v části zastavěném území s tím, že v bezprostřední blízkosti stavby se nacházejí převážně průmyslové objekty. Obytná zástavba se nachází vlevo trati v lokalitě u stávající výpravní budovy do km cca 176,800.

Vlivy na ovzduší a klima

V rámci etapy výstavby lze očekávat liniové i plošné zdroje znečištění ovzduší. Pro omezení emisí z provozu recyklační základny, z plošných zdrojů a pro eliminaci sekundární prašnosti jsou předkládaným oznámením navržena opatření, která jsou specifikována v kapitole vlivů na ovzduší.

Předkládaný záměr dle názoru zpracovatelského týmu oznámení nebude v etapě provozu představovat díky elektrifikované trati významnější ovlivnění kvality ovzduší.

Příslušný orgán ochrany ovzduší OOP MHMP považuje provedené hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší za dostatečné, nemá k němu žádné připomínky a nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

Potencionální negativní vlivy záměru lze minimalizovat vhodnými opatřeními na přijatelnou míru (jsou součástí oznámení) a vzhledem k jejich časovému omezení je záměr z hlediska kvality ovzduší a klimatu akceptovatelný.

Vlivy na hlukovou situaci a vibrace

Součástí oznámení je samostatná akustická studie hodnotící vlivy záměru v období výstavby a v období po realizaci (EKOLA group, spol. s r.o.; listopad 2007).

Z výsledků uvedených v akustické studii pro etapu výstavby je zřejmé, že v rámci stavební činnosti může docházet k překročení hygienického limitu pro chráněný venkovní prostor staveb nebo k pohybu hodnot na hranici hygienického limitu z důvodu nejistoty výsledku výpočtu. Hygienický limit pro chráněný venkovní prostor ze stavební činnosti může být překračován při provádění zemních prací (těžební činnost bagrů) a dále v rámci úprav železničního svršku (nasazení podbiječky). Z výsledků je dále patrné, že k překročení hygienického limitu nebo k pohybu hodnot na hranici hygienického limitu může docházet vždy, když těžká stavební technika (bagry, podbiječka) bude pracovat před obytnými budovami, které se nacházejí v těsné blízkosti posuzovaného traťového úseku. Opatření zakládající se na zkracování doby práce strojů by v daném případě nebylo vhodné z důvodu neúměrného prodlužování stavebních operací a tím i celé stavby. Ostatní možná opatření (stroje s nižšími akustickými emisemi, protihlukové clony) již nejsou tak účinná, aby byla schopna zajistit splnění hygienického limitu. Z výše uvedených důvodů bude nutné v rámci fáze stavební činnosti zemní práce – práce bagrů a při činnosti podbiječky na železničním svršku požádat o časově omezené povolení.

V rámci optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl.n. lze předpokládat, že ve výhledovém stavu dojde ke snížení akustické zátěže obyvatel v zájmovém území. Podstatným akustickým přínosem uvažované optimalizace traťového úseku je i odstranění železniční dopravy v oblasti Strašnic, kde se ve výhledovém stavu budou hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku pohybovat na úrovni pozadí.

Při porovnání výhledových stavů s provozem a bez provozu tangenciální dopravy byl zjištěn málo významný pokles hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku při odstranění tangenciální dopravy. Ze zjištěných poznatků lze usoudit, že vliv tangenciální dopravy na akustickou situaci zájmového území ve výhledovém stavu nebude významný.

Ke zlepšení akustické situace v zájmovém území je nutné splnit navrhovaná protihluková opatření uvedená v kapitole 8 akustické studie - výstavba protihlukových clon. Protihlukové clony na posuzovaném traťovém úseku Praha Hostivař – Praha hl.n. jsou navrženy pro výhledový provoz s tangenciální dopravou. Clony musí být jednostranně pohltivé, s pohltivou stranou směřující ke zdroji akustické energie – železniční dopravní cestě. U jednostranně pohltivých clon o výšce 4,0 m je možné od výšky 3,0 m clony kombinovat např. s průhlednou plexisklovou clonou o dostatečné objemové hmotnosti a vzduchové neprůzvučnosti. V případě, že na některých místech (např. mosty) nelze uvedené jednostranně pohltivé clony instalovat (z důvodu jejich vyšší hmotnosti), je možné jednostranně pohltivé clony nahradit pouze v nezbytné míře clonami odlehčenými (např. plexisklo) o dostatečné objemové hmotnosti a vzduchové neprůzvučnosti. Rozsah clon včetně jejich umístění a výšek je uveden v následující tabulce:

Označení clony	Umístění dle staničení v km	Umístění od začátku stanič.	Oblast umístění	Výška [m]	Přibližná délka [m]	Plocha [m ²]
Clona 1	175,5 - 175,8	vlevo	nádr. Hostivař - ul. U Hostivař. nádr.	3,0	329,0	987,0
Clona 2	175,9 - 176,1	vpravo	nádr. Hostivař - ul. Dolnoměcholupská	3,0	205,0	615,0
Clona 3	176,25 - 177,0	vpravo	nádr. Hostivař - ul. U Branek, Za Dráhou	3,0	748,0	2244,0
Clona 4	176,35 - 176,94	vlevo	nádr. Hostivař - ul. U Hostivař. nádr.	3,0	588,0	1764,0
Clona 5	181,38 - 181,92	vpravo	Vršovice - ul. Moskevská	4,0	542,0	2168,0
Clona 6	182,36 - 183,04	vpravo	nádr. Vršovice - ul. Petrohradská	4,0	680,0	2720,0
Clona 7	183,24 - 183,92	vpravo	nádr. Vršovice - ul. Ukrajinská, Perucká	4,0	668,0	2672,0
Clona 8	183,41 - 183,76	vlevo	nádr. Vršovice - ul. Ctiradova, Otakarova	4,0	350,0	1400,0
Celkem					4110,0	14570,0

Z výstupů akustické studie dále vyplývá, že protihlukové clony mají v posuzovaném území nezanedbatelný význam. I po instalaci protihlukových clon nebude v určitých oblastech dodržen hygienický limit pro chráněný venkovní prostor staveb. Nesplnění limitu je způsobeno především malou vzdáleností chráněných staveb od železniční trati, výškou objektů (clony ochrání objekty především v přízemích a nižších patrech) a konfigurací terénu. V místech, kde není hygienický limit pro chráněný venkovní prostor dodržen a nebo účinnost navržených protihlukových clon není dostatečná je nutné přistoupit k ochraně vnitřních chráněných prostorů.

Ve vztahu k vyjádření pana Sojáka příslušný úřad konstatuje, že v uvedeném úseku je na základě akustické studie uvažováno s protihlukovou clonou o výšce 3,0 m vpravo ve staničení 176,25 – 177,0 km. Vzhledem k umístění chráněného objektu v ochranném pásmu dráhy se na uvedený objekt vztahuje hygienický limit 60/55 dB (den/noc). Hodnoty po instalaci protihlukové clony se na uvedeném objektu pohybují vzhledem k nejistotě výsledku výpočtu na hranici hygienického limitu. Podle vyjádření zpracovatele oznámení je objekt Za dráhou 1/222 se souhlasem vlastníka nemovitosti zařazen i do individuálních protihlukových opatření.

K problematice vibrací se v oznámení uvádí, že ze zkušeností z modernizací jiných traťových úseků lze vyslovit závěr, že optimalizací trati spočívající v novém železničním spodku a svršku dojde i ke snížení šíření vibrací směrem k nejbližší obytné zástavbě. Pro další projektovou přípravu je zpracovatelem oznámení doporučeno pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Po zahájení provozu doporučuje provést kontrolní měření vibrací; přičemž výběr lokalit pro ověřující měření je třeba konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví.

S ohledem na výše uvedené a na vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy (není požadováno zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona) lze konstatovat,

že za předpokladu dodržení v oznámení uvedených podmínek jsou vlivy na hlukové poměry akceptovatelné.

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

S posuzovaným záměrem je spojen dočasný i trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF). Dále dojde k dotčení lesních pozemků i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

Z celkových dočasných záborů o ploše 6 889 m² připadá na pozemky v kategorii ZPF 152 m², v kategorii pozemků určených k plnění funkcí lesa potom 34 m².

Z celkových nároků na plochu, které činí 13 293 m² připadá na pozemky v kategorii ZPF 1 852 m². Záměr v místech trvalého záboru ZPF je realizován převážně na půdách v třídě ochrany III. Jedná se tedy o půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany. S předkládaným záměrem není spojen žádný trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa.

V reakci na vyjádření OOP MHMP oznamovatel konstatoval, že přeložka vodovodního řádu SO 1-71-02 bude napojena mimo lesní pozemky.

Navrhované terénní úpravy neznamenají místní změnu topografie ve smyslu vlivu na charakter terénu, s ohledem na charakter terénních úprav nejsou předpokládány vlivy na stabilitu a erozi půdy.

Záměr nepředstavuje vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje. Z předběžného geotechnického průzkumu vyplývá, že uvažované rozšíření je z inženýrsko-geologického hlediska realizovatelné

Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje jsou akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z hlediska charakteru předkládaného záměru je zjevné, že nedochází k významnější změně odtokových poměrů v rámci stavby. Z areálu žst. Hostivař budou dešťové vody z kolejiště, ze střech nástupních přístřešků a podchodů odváděny do areálové kanalizace ČD, která je zaústěna do městské dešťové kanalizace. Před napojením do veřejné kanalizace bude na dešťové kanalizaci z kolejiště osazen odlučovač ropných látek, který bude na výstupu splňovat parametry kanalizačního řádu.

Dešťové vody jsou v rámci stavby odvedeny v km 175,520 do Měcholupského potoka, dále v km 176,120 do rekonstruovaného propustku a v km 176,750 do propustku, který je dále zaústěn do jednotné kanalizace.

Obecně lze za hlavní rizika zhoršení jakosti podzemní vody při stávajícím provozu po provedené rekonstrukci považovat případné havárie.

Doporučení eliminující riziko kontaminace podzemních vod jsou v zásadě shodná s doporučeními týkajícími se ochrany povrchových vod a jsou součástí oznámení.

Dle oznamovatele bude v dalších fázích přípravy záměru prověřena možnost zasakování.

Za předpokladu dodržení opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů jsou vlivy akceptovatelné.

Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy a krajinu

Z pohledu vlivů na přírodu a krajinu je možno konstatovat, že řešení, spojené s optimalizací v trase, se vyznačuje jen omezenými dopady na biotu, poněvadž realizace prakticky výhradně na drážních pozemcích nezasahuje významnější biotopy podél trati. Není fyzicky zasahováno do žádného skladebného prvku územního systému ekologické stability. (USES) ani žádného registrovaného významného krajinného prvku. Měcholupský potok se nachází v silně upraveném stavu v prostoru křížení s tratí. Je zasahováno prakticky jen do náletových porostů kolem trati na drážních pozemcích a v kontextu zajišťování ochrany trolejového vedení.

Realizací posuzovaného záměru nedojde ke změně habitatu prostředí, poněvadž navrhované činnosti se týkají stávajícího tělesa trati, záměr však bude vyžadovat omezené manipulační plochy se skrývkami a znamená rekonstrukci traťového svršku, v některých úsecích i traťového spodku. V daném kontextu hrozí jen posílení ruderalních nebo euryvalentních druhů, případně ve prospěch invazních druhů rostlin. Zde je možno vlivy na flóru hodnotit jako mírně nepříznivé, z hlediska významnosti však jako nevýznamné.

Vliv na fytoocenózy je tak nutno pokládat za mírně nepříznivý až nepříznivý, většinově dočasný, ojediněle i trvalý a patrný, avšak pouze v lokálním měřítku. Ve vztahu k dotčení druhové rozmanitosti flóry je však možno konstatovat, že se záměr dotkne stanoviště běžných druhů rostlin, které se přirozeně vyskytují na řadě analogických ploch v okolí, lokality samy nepředstavují prostor výskytu reprezentativních či unikátních fytoocenóz, poněvadž jde o sukcesí na výrazně antropogenně podmíněných stanovištích na tělese trati.

Na základě provedeného biologického průzkumu lze předpokládat, že místa známého výskytu zvláště chráněného genofundu živočichů, která by znamenala místa výskytu reprezentativních nebo unikátních populací těchto druhů včetně prostorů reprodukce těchto populací, nebudou dotčena s ohledem na skutečnost, že optimalizace probíhá v trase stávající trati, s těžištěm přestavby prostoru nádraží Praha Hostivař, tudíž nelze předpokládat přímé ohrožení populací těchto živočichů.

Záměrem, který je realizován na stávajícím železničním tělese a v prostorech nádraží, nedochází k výraznějším interakcím s mimolesními porosty dřevin. Lokálně jsou dotčeny především náletové porosty na drážních pozemcích a některé porosty v těsném sousedství z důvodu údržby ochranného pásma elektrické trakce.

Posuzovaný záměr modernizace železničního koridoru se nenachází ve střetu s vymezenými skladebnými prvky ÚSES. Křížení podpůrného prvku – interakčního prvku I6/347 se děje shodně se stávajícím křížením. Vymezený interakční prvek je založen především na mimolesních porostech dřevin a ruderalních ladech. Přitom podél jižní strany trati je souběh interakčního prvku s tratí částečně oplocen. Navrhovaná modernizace v tomto kontextu nepřináší žádnou patrnou změnu oproti stávající situaci, takže ji lze ve vztahu k ekologickostabilizačním funkcím interakčního prvku pokládat prakticky za indiferentní. Zejména v úseku křížení s interakčním prvkem je vhodné v rámci konečných úprav trati podpořit sadové úpravy, ale s ohledem na ochranná pásma elektrické trakce.

Záměr nevyžaduje přímý zásah do lesních porostů. Odlesnění a kácení v lesních porostech není předpokládáno, nelze však zcela vyloučit v úseku kolem km 177,070 lokální zásah v rámci aktualizace poměrů z důvodu řešení ochranných pásem elektrické trakce vodičů do okrajových částí lesního porostu odvětvěním okrajových stromů.

Poloha záměru a dosah jeho přímých vlivů vylučuje ovlivnění evropsky významných lokalit, není předpokládáno ani zprostředkované ovlivnění těchto lokalit.

Záměr neznamena prokácení lesních porostů, výstavbu nových tras včetně nových traťových těles, nových mostů mimo stávající trasy, nevyžaduje řešení tunelů. Vlivy na krajinný ráz jsou tak dány působením stávající trati s tím, že nově řešené traťové spodky a svršky působí po určitou dobu jako technický prvek v území do doby, než se zapojí do krajiny. Nedochozí ke změnám měřítka v území ani k patrným dopadům do struktury a vazeb v krajině, která je s ohledem na polohu v městském prostředí silně urbanizována.

Nedochozí ke vzniku nové charakteristiky území ani změně poměru krajinných složek. Neuplatňují se ani výrazné změny z hlediska vizuálních vjemů, pokud nedojde k odkácení porostů např. v interakčním prvku podél jižní strany trati od km 177,070 po km 177,220. Vlivy v daném kontextu je pak možno hodnotit jako málo významné.

V reakci na vyjádření ČIŽP zaslal zpracovatel oznámení příslušnému úřadu následující vyjádření:

V oznámení jsou formulována následující doporučení, která by měla požadavek oddělení ochrany přírody pokrývat:

do POV stavby jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území v období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů,

veškerá odůvodněná kácení dřevin v nezbytně nutném minimálním rozsahu řešit zásadně v období vegetačního klidu,

v případě kácení v únoru nebo v březnu (ještě období vegetačního klidu) za mírné zimy provést kontrolu stromů ornitologem aby bylo zamezeno skácení stromů s aktivními hnízdy,

- vyloučit zřizování manipulační plochy či zařízení staveniště v rámci křížení a souběhu s interakčním prvkem,

při stavebních pracích důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél kolejiště, s výjimkou uvolnění traťového tělesa, resp. průjezdného profilu od náletů ve vazbě na údržbu ochranného pásma elektrické trakce.

Dále zpracovatel oznámení doplnil mezi opatření k provedení záměru následující podmínku:

v rámci dokumentace pro stavební povolení specifikovat rozsah náhradní výsadby jako kompenzaci za ekologickou újmu vzniklou kácením prvků dřevin rostoucích mimo les.

Dle podkladů, které má zpracovatel oznámení k dispozici nevyplývá, že by stavba měla ovlivnit zvláště chráněná území přírodní památku Meandry Botiče nebo přírodní park Hostivař – Záběhlce.

Podle příslušného úřadu je záměr z hlediska ochrany přírody a krajiny akceptovatelný.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Území dotčené stavbou leží v prostoru předpokládaného výskytu archeologických nálezů. Z tohoto důvodu bude nutné umožnit příslušné organizaci provedení archeologického průzkumu.

Řešené území leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisu.

Záměr není v rozporu se zájmy památkové péče.

Nejsou očekávány významné negativní vlivy na hmotný majetek ani na kulturní památky.

Vlivy na obyvatelstvo

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti bližšího okolí posuzovaného traťového úseku (do vzdálenosti cca 200 – 250 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky.

Na základě kvantitativního odhadu lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je téměř čtvrtina z cca 12 000 obyvatel zájmového území hlukem z železniční dopravy obtěžována a cca 15 % obyvatel je hlukem rušeno ve spánku.

Realizací záměru optimalizace tratě se tento stav významně zlepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných hlukem z železniční dopravy klesá o 40 % a počet obyvatel rušených hlukem ve spánku se snižuje o 44 %.

Ve skutečnosti lze předpokládat, že po realizaci plánovaných individuálních opatření (výměny oken) u nejvíce exponovaných domů, u kterých nebude možné docílit dodržení hlukového limitu, bude příznivý efekt realizace záměru ještě významnější.

Průběh stavebních prací na rekonstrukci železniční tratě bude nepochybně zdrojem zvýšeného obtěžování obyvatel domů situovaných v blízkosti prostoru stavebních prací. Z hlediska rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku je podstatné, že hluk ze stavby bude dosahovat vyšší úrovně pouze v denní době a vzhledem k postupu stavby bude pouze dočasně charakteru. Přímé zdravotní riziko této hlukové zátěže je proto možné vyloučit.

K částečné eliminaci zvýšeného obtěžování a negativních reakcí obyvatel blízkých obytných domů během realizace stavby je vhodné v předstihu před zahájením hlučných stavebních prací realizovat navržená protihluková opatření, popř. v nejhorších případech s překročením hlukového limitu a individuálně neúnosné míry obtěžování hlukem nabídnout dočasné řešení ve formě možnosti přestěhování do hotelu na náklady investora stavby. Toto opatření přichází do úvahy i v případě neúnosné míry obtěžování vibracemi.

Za předpokladu dodržení opatření pro prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů jsou vlivy na obyvatelstvo akceptovatelné.

Shrnutí

Podle příslušného úřadu byly v průběhu zjišťovacího řízení identifikovány potenciálně významné vlivy záměru, které byly zváženy ve vztahu k charakteru záměru a jeho umístění s ohledem na jejich rozsah, velikost a složitost, pravděpodobnost, dobu trvání, frekvenci a vratnost. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v oznámení a které vyplývají z provedení zjišťovacího řízení, záměr představuje z hlediska životního prostředí přijatelnou investici v dané oblasti.

V průběhu zjišťovacího řízení byly uplatněny připomínky, které nezakládají důvod k tomu, aby bylo nutné přistoupit ke zpracování dokumentace ve smyslu § 8 zákona. Vznesené připomínky jsou uspokojivě řešitelné v návazných správních řízeních a měly by být posouzeny příslušnými dotčenými správními úřady. Z tohoto důvodu předává příslušný úřad s tímto závěrem zjišťovacího řízení kopie vyjádření oznamovateli záměru.

Závěr:

Záměr „Optimalizace traťového úseku Praha - Hostivař - Praha hl.n., I. část - žst. Praha Hostivař“ naplňuje dikci bodu 9.2, kategorie II, přílohy č. 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), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr


**„Optimalizace traťového úseku Praha - Hostivař - Praha hl.n.,
I. část - žst. Praha Hostivař“**

n e b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona. Přitom je nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení (RNDr. Tomáš Bajer, CSc. - ECO-ENVI-CONSULT; prosinec 2007) a zohlednit vyjádření k oznámení záměru.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

odbor ochrany
Mariánské nám.
Praha 1


Ing. arch. Jan **Winkler**
ředitel odboru