

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PIC

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov Ing. Novotný/4278 22.10.2009

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 hl.n. - Praha Smíchov

Zařazení záměru dle zákona:

Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.2

Umístění:

kraj: hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 2, Praha 4, Praha 5, Praha-Velká Chuchle, Praha 16
katastrální území: Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Nové Město, Smíchov, Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, Radotín

Oznamovatel:

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

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem oznámení je řešení úseku trati ŽST Praha hl.n. (mimo od stávajícího km 1,561) – výhybna Praha Vyšehrad – ŽST Praha Smíchov (včetně do stávajícího km 1,805 trati Praha – Beroun). Do řešení byla zahrnuta i část trati od ŽST Praha Vršovice (mimo od stávajícího km 0,705) – výhybna Praha Vyšehrad.

Předložené oznámení řeší rekonstrukci stávajícího železničního spodku a svršku včetně spodních staveb (mostů, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových podzemních objektů pro umístění tohoto zařízení a dále úpravy dotčených stávajících inženýrských sítí, vše v úseku trati ŽST Praha hl.n. – ŽST Praha Smíchov. V úseku ŽST Praha Smíchov – ŽST Praha Radotín stavba řeší výstavbu nového traťového zabezpečovacího zařízení, která spočívá v pokládce kabelů, instalaci zabezpečovací a sdělovací technologie a instalaci světelných návěstidel v některých případech na nových návěstních lávkách. Stavba bude převážně vedena po stávajícím tělese dráhy, na náspech a umělých stavbách po drážních pozemcích.

Součástí oznámení není řešení souboru chráněných mostů přes Vltavu a souvisejících objektů. To bude předmětem samostatného projednání.

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 obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (květen 2009) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona společnosti SUDOP PRAHA a.s. pod vedením [REDAKCE] držitelky 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 negativně 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 687749/2009 ze dne 25. 8. 2009)
- městská část Praha 2
(vyjádření zn. OKS-OÚR/09/34435-238 ze dne 23. 7. 2009)
- městská část Praha 5
(vyjádření č.j. MČ05/40166/2009/ODŽ/beshp ze dne 12. 8. 2009)
- městská část Praha 16
(vyjádření č.j. 13043 / 2009 ze dne 27. 7. 2009)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření zn. ÚPL/919/3733/9282/09 ze dne 24. 7. 2009)
- Česká inspekce životního prostředí
(vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/0912779.001/09/PKJ ze dne 4. 8. 2009)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření SZn. S-MHMP-548855/2009/2/OOP/VI ze dne 11. 9. 2009)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. S-MHMP 580999/2009/Pok ze dne 15. 7. 2009)
- pan [REDAKCE]
(vyjádření ze dne 14. 7. 2009, zasláno elektronicky 16. 7. 2009).

Městské části Praha 4 a Praha-Velká Chuchle se v průběhu zjišťovacího řízení k záměru nevyjádřily.

Přímý požadavek zpracovat dokumentaci podle § 8 zákona není ve vyjádřeních uplatněn.

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

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

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů HMP předpokládá, že navržené řešení je umístěné dle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn) ve funkční ploše DZ1 – tratě a zařízení železnice. Předložené oznámení však zcela postrádá výkresovou část, ze které by bylo možné tento předpoklad ověřit. Stejně tak chybí návrh nového řešení železniční stanice Praha Smíchov včetně návrhu nových objektů, rekonstrukce mostů přes ulice Hořejší nábřeží a Svornosti a nových protihlukových zdí.

Z výše uvedených důvodů se dle HMP nelze k předloženému oznámení zodpovědně vyjádřit.

Z akustického hlediska má HMP k předložené hlukové studii tyto připomínky:

V zadání zdrojů hluku ze stavební činnosti není jasně patrné, jaké hodnoty byly zadávány do vlastního grafického výpočtu. Nejsou uvedeny doby průměrného časového rozložení zdrojů hluku v rámci osmi nejhluchnějších denních hodin, nejsou uvedeny zadávané akustické výkony zdrojů hluku. Je třeba doložit jednoznačné vstupní akustické údaje o zadávaných zdrojích hluku do výpočtu z období výstavby (rekonstrukce).

Provedené měření hluku bylo provedeno již v listopadu 2007, je třeba zhodnotit, zda se delší časový úsek od zpracování hlukové studie a měření hluku nijak negativně neprojeví ve výsledcích hlukového posouzení (změny dopravního zatížení od r. 2007 a pod.).

Pokud bude prováděno nové měření hluku, je třeba jednoznačně doložit, že měření hluku provedla osoba k tomu způsobilá dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

Z hlediska ochrany ovzduší je v oznámení konstatováno, že v průběhu provozu na optimalizovaném úseku trati se předpokládají pouze emise z plynového vytápění novostavby technologické budovy na Smíchově.

K ovlivnění kvality ovzduší může docházet pouze v období výstavby, které budou minimalizovány navrženým souborem technických opatření na snižování emisí v průběhu výstavby.

Z hlediska městské zeleně HMP konstatuje, že dojde při realizaci předmětné stavby k odstranění značného množství dřevin, a to v místech rozhledů, odvodnění, úpravy mostů a propustků, v místech výstavby nových mostních objektů, zajištění přístupu k trati, zajištění odstupné vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení. Vzhledem k tomu, že se jedná o dřeviny, které rostou většinou na drážních pozemcích, HMP doporučuje zpracování standardního dendrologického posudku s vyhodnocením dřevin a následné navržení opatření, které nepoškodí jejich stabilitu.

HMP souhlasí s nutností odstranění dřevin ve vzdálenosti cca 8 m od osy koleje, ale nelze souhlasit s ořezání stromů do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění bezpečnosti porostů od el. zařízení a zařízení VN. Ořezání stromů poškodí nejenom jejich stabilitu, ale poškodí významně jejich celkovou funkčnost a hodnotu.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny lze konstatovat, že záměr se bude realizovat především na stávajících drážních pozemcích či v jejich bezprostředním okolí. Proto nebudou zásadním způsobem negativně ovlivněny prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) a zvláště chráněná území (ZCHÚ). Největší negativní zásah představuje vykácení 635 kusů stromů a odstranění keřů v úhrnné výměře na ploše cca 1,5 ha. Tento zásah není v oznámení blíže vyhodnocen, a proto nejpozději ve fázi územního řízení je třeba tuto likvidaci dřevin upřesnit a v mezích možností minimalizovat.

HMP upozorňuje, že rekultivace dotčených ploch v okolí drážních pozemků by měly odpovídat poloze a významu dotčených, zejména v sousedství ZCHÚ a v prvcích ÚSES je nutno rekultivace směřovat k vzniku přírodě blízkých společenstev.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) leží lokalita uvnitř současně zastavěného území. Pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány převážně jako ostatní a zastavěné plochy a nejsou součástí ZPF. Záborem ZPF budou dotčeny dva pozemky

v k. ú. Nusle – parc. č. 1271 - zahrada a parc. č. 1266 - orná půda. Celkový trvalý zábor bude činit 0,0086 ha, BPEJ 2.56.00 – I. třída ochrany, uvnitř současně zastavěného území. Záborový elaborát je součástí oznámení.

Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a lze jej akceptovat.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP k oznámení připomínky.

Z dopravního hlediska má HMP k oznámení tyto připomínky:

Oznámení obsahuje podrobné informace o navrhované stavbě, které však nejsou doloženy grafickými přílohami v odpovídající míře podrobnosti. K technickému řešení návrhu se proto HMP nemůže na základě doložených grafických příloh vyjádřit. Konstatuje, že v oznámení jsou v textu detailně komentovány skutečnosti, které musí posoudit ve vztahu k odpovídající výkresové dokumentaci (např. komentované úpravy ul. Závišovy, Křesomyslovy atd.).

V oznámení je komentována problematika směrového a traťového uspořádání žst. Praha Smíchov s uvedením provozních výhod směrového uspořádání stanice. Na straně 11 oznámení je napsáno, že oznamovatel se rozhodl sledovat dále variantu směrovou, a to i přes značnou investiční náročnost této varianty. HMP upozorňuje, že tak závažnou problematiku je třeba řádným způsobem doložit a projednat. Vyjádření k předloženému oznámení nelze pokládat za projednání tohoto provozně-technického řešení, protože není v odpovídající grafické podobě doloženo tak, aby bylo možné se k této variantě vyjádřit.

Z uvedených skutečností je zřejmé, že část stavby zasahuje do ochranného pásma metra. Podmínky ochranného pásma metra bude třeba projednat a respektovat.

V kapitole B.II.4 (Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu) oznámení jsou komentována omezení v průběhu výstavby, délky výluky, obecné rozdělení komunikací města dle významu ve vztahu k navrhované stavbě. HMP postrádá alespoň orientační vyčíslení předpokládaného rozsahu staveništní dopravy v běžných pracovních dnech v jednotlivých fázích výstavby. Zároveň by bylo žádoucí v předmětné kapitole uvést konkrétněji alespoň nejvýznamnější dopravní trasy staveništní dopravy. Předpokládané využití železnice v průběhu výstavby je třeba prioritně preferovat se zřetelem na skutečnost, že pražský komunikační systém je enormně přetížen automobilovou dopravou.

Na str. 135 oznámení je uvedeno, že „trať Praha hl. n. – Praha Smíchov překračuje tok Vltavy v (ř. km 55,15) železničním ocelovým mostem, jehož rekonstrukce je v současnosti ze skladby stavebních objektů vyjmuta a není tedy součástí této stavby.“ Z uvedeného důvodu se problematice Výtoňského mostu v rámci oznámení HMP nevyjadřuje.

HMP upozorňuje, že v současné době je před projednáním koncept nového ÚPn, který vymezuje plochy s rozdílným způsobem využití určené pro železniční dopravu a do výhledu definuje územní rezervu pro nové železniční spojení pod centrem města, které by bylo ve výhledu zaústěné od severu do žst. Praha Smíchov.

Z hlediska zásobování vodou teplem elektrickou energií nemá HMP připomínky.

Z hlediska odkanalizování a vodních toků bez připomínek.

Z hlediska zásobování zemním plynem HMP upozorňuje, že veškeré plynové sítě a zařízení musejí být respektovány ve smyslu § 68 a § 69 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů, v platném znění.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí nemá HMP k oznámení připomínky.

Městská část Praha 2 (MČ P2) ve svém vyjádření konstatuje, že pro městskou část má zásadní význam způsob řešení přemostění a předmostí spolu s plánovanou zastávkou v dotčeném území Výtoně. Řešení tohoto úseku není v této etapě předkládáno. Vzhledem k průjezdu dotčeným územím pražské památkové rezervace žádá MČ P2 o co nejširší možné zařazení průhledného řešení protihlukových stěn a ozelenění pevných stěn navazující na zeleň v území. MČ P2 doporučuje zvážit možnost integrace technologického domku výhybny Praha Vyšehrad v prostoru stávajícího objektu nádraží Vyšehrad nebo v návaznosti na jeho plánovanou dostavbu. MČ P2 bude tyto připomínky uplatňovat v územním řízení.

Městská část Praha 5 ve svém vyjádření sděluje, že bere na vědomí vyjádření odboru dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 5 (ODŽ ÚMČ P5), které je přílohou vyjádření (zn. MČ05/35935/2009/ODŽ/beshp ze dne 12. 8. 2009). V něm se uvádí následující:

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se konstatuje, že v rámci uvedené akce dojde ke kácení dřevin na nelesních pozemcích. V případě odstraňování dřevin ve vzdálenosti cca 8 m od osy koleje v souvislosti se zajištěním odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu platných normativů se jedná o kácení při výkonu oprávnění dle zvláštních předpisů a toto oznámí vlastník pozemku orgánu ochrany přírody minimálně 15 dnů před kácením. Ostatní kácení bude povoleno v rámci správního řízení.

Z hlediska odpadového hospodářství se uvádí, že v kapitole B.III.3 Odpady oznámení je nakládání s odpady vznikajícími ze stavební činnosti při realizaci stavby, jejím provozu a případném odstranění zpracováno přehledným způsobem.

Předpokládaný objem odpadů, které vzniknou při stavbě i při provozu, je uveden. Lze předpokládat, že dosáhne hodnoty stanovené pro ohlašovací povinnost původce odpadu, a proto ODŽ ÚMČ P5 upozorňuje na povinnost zasílání Hlášení o produkci odpadu příslušnému orgánu veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství dle sídla provozovny stavební firmy a dle místa vzniku odpadu z provozu.

ODŽ ÚMČ P5 upozorňuje na ust. § 10 až § 16 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění. Především se jedná o následující povinnosti:

- osoba, které jsou odpady předávány, musí být k jejich převzetí dle zákona o odpadech oprávněna,
- původce odpadu může nakládat s nebezpečnými odpady pouze na základě souhlasu příslušného krajského úřadu,
- původce odpadu je povinen zajistit přednostně využití odpadu před jejich odstraněním, materiálové využití má přednost před jiným využitím.

Z hlediska vodního hospodářství se uvádí, že navrhovaná stavba se nachází v pásmu ochrany vodního zdroje Podolské vodárny a Smíchovského pivovaru. V průběhu stavby a provozu budou vznikat odpadní vody splaškové, odpadní vody technologické, vody průsakové a vody srážkové.

ODŽ ÚMČ P5 upozorňuje na povinnost v souladu s § 8 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, požádat místně příslušný vodoprávní úřad o povolení

k nakládání s povrchovými vodami, případně o povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a požádat o souhlas dle § 17 zákona o vodách.

Z hlediska ochrany ovzduší se konstatuje, že za předpokladu zajištění ochrany ovzduší dle skutečností konstatovaných v části D.IV. oznámení nemá ODŽ UMČ P5 k realizaci záměru žádných dalších připomínek či výhrad.

Městská část Praha 16 (MČ P16) v rámci následných správních řízení požaduje specifikovat omezení železniční dopravy při výstavbě v úseku mezi nádražím v Radotíně a nádražím Praha hl.nádraží, případně jak bude zajištěna náhradní doprava.

Dále MČ P16 požaduje v zastaveném území v rámci stavebních prací používat stroje s garantovanou nižší hlučností, instalovat individuální protihluková opatření (typ A) a stacionární stavební zdroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) ve svém vyjádření uvádí, že největší důraz je třeba klást na hlukové emise a z nich plynoucí zdravotní rizika.

Hluková studie počítala s výhledovým rozsahem dopravy uvedených v tab. 5.2.1a a 5.2.1b. Celkem bylo v hlukové studii počítáno v úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov s cca 358 vlaky různých kategorií. V oznámení je však po aktualizaci MD ČR a ROPIDem ve stejném úseku počítáno s celkem 432 vlaky. Tento rozpor by mohl mít vliv na výsledky modelového výpočtu ekvivalentních hladin akustického tlaku v imisních bodech. V hlukové studii ani v předloženém oznámení také není uvedeno, kdy je počítáno s tzv. výhledovým stavem.

Z hlukové studie a ze studie hodnocení zdravotních rizik vyplývá, že po realizaci záměru, vč. protihlukových antivibračních opatření, bude sníženo akustické zatížení v okolí záměru oproti současnému stavu. Tím dojde také ke snížení zdravotních rizik pro obyvatele. Na základě hlukové studie bylo navrženo 1 542 m protihlukových stěn a 1 874 zděných plotů s protihlukovou úpravou povrchu. Na 4 651 m trati budou instalovány bokovnice, antivibrační rohože pak na 1 220 m trati. Na snížení akustické zátěže bude mít vliv jednak uvedení trati do „normovaného stavu“, jednak provozování vyššího počtu vlaku s diskovými brzdami.

Většina domů je však v těsné blízkosti trati a jde o několikapatrové objekty, u kterých není možné prostřednictvím protihlukových stěn snížit hluk na požadovaný hygienický limit v chráněném venkovním prostoru staveb. S velkou pravděpodobností proto budou i nadále překročeny hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb, zejména v noční době.

Proto byly navrženy individuální protihluková opatření, která zajistí splnění hygienických limitů alespoň v chráněném vnitřním prostoru. Nadlimitně exponované objekty je dále možné vyjmout z bytového fondu, zde je však potřeba zvážit i další faktory. Individuální protihluková opatření byly navrženy pro 132 objektů.

Ve studii hodnocení zdravotních rizik HS HMP postrádá alespoň odhad počtu obyvatel ovlivněných realizací záměru a vymezení posuzovaného území.

Vzhledem k nestabilnímu podloží nelze předem vyloučit výskyt vyšších hodnot vibrací, než jaké jsou max. přípustné hodnoty. Proto bude nutné během výstavby šíření vibrací monitorovat a dále během výstavby informovat HS HMP a dotčené obyvatele o plánovaných činnostech. Nutná je též realizace opatření snižujících negativní vliv vibrací, tj. instalace antivibračních rohoží a bokovnic.

Předložené oznámení je z hlediska HS HMP chráněných zájmů zpracováno v dostatečném rozsahu, HS HMP proto nepožaduje zpracování dokumentace. V dalším stupni projektové

dokumentace musí být aktualizována hluková studie ve vztahu k plánovanému dopravnímu zatížení trati.

Výstavba záměru nebude mít významně zvýšené riziko pro lidské zdraví v okolí záměru, výstavba je dle HS HMP akceptovatelná.

V okolí záměru bude nutné vyhlásit ochranné hlukové pásmo, které vymezi prostor, na jehož hranici budou dodrženy hygienické limity hladin hluku. Rozhodnutí o ochranném pásmu musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových.

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

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) nemá z hledisek odpadového hospodářství, ochrany ovzduší a ochrany vod k záměru žádné připomínky.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny ČIŽP upozorňuje na nutnost zpracování odborného dendrologického posudku. Odstraňovat dřeviny je možné jen v nezbytně možné míře, mimo hnízdní období ptactva.

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 navrhovaným záměrem dojde k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Tab. „Lesní pozemky v ochranném pásmu“ v kapitole B.II.1 Půda na str. 79 oznámení není v souladu s mapovou přílohou. Lesní pozemky parc. č. 623/4, 632/1 a 632/7, vše k. ú. Hlubočepy jsou od vlastní železniční tratě Praha Smíchov – Praha Radotín vzdáleny cca 170 – 200 m. Pozemek parc. č. 570/2 k. ú. Velká Chuchle není pozemkem lesním a od vlastní tratě je vzdálen cca 250 m, naopak ve výčtu chybí lesní pozemek parc. č. 570/12 k. ú. Velká Chuchle.

Z hlediska nakládání s odpady se ve vyjádření konstatuje, že v kapitole B.III.3 Odpady v odstavci Nebezpečný odpad na str. 113 se uvádí, že při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady – Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB (255 ks). Dále se zde uvádí, že demontovaná elektrická zařízení – Transformátory s olejovou náplní uvedené pod katalogovým číslem 16 02 03 jsou v množství 4 ks. OOP MHMP žádá o prověření množství počtu kusů transformátorů a kondenzátorů s obsahem PCB, protože číslo 255 kusů transformátorů a kondenzátorů s obsahem PCB v takovém množství se jeví jako nadhodnocené.

V kapitole se na různých místech, např. v odstavci věnovaném železničním pražcům na str. 110, uvádí, že tyto pražce jsou v kompetenci ČD. Železniční dopravní cestu má v kompetenci státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), pravděpodobně i se zmíněnými pražci. OOP MHMP proto žádá o prověření, zda majetkem různého odpadu z demolic odpadu bude opravdu společnost České dráhy a.s. nebo spíše SŽDC s.o.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje, že během provozu optimalizovaný úsek železniční elektrifikované trati nebude zdrojem znečišťování ovzduší. Pro vytápění jednotlivých drobných stavebních objektů budou využívány elektrické přímotopy,

pro vytápění nové technologické budovy v železniční stanici Praha Smíchov bude použit plynový kotel o výkonu 41 kW.

Rekonstrukce by měla probíhat od 1. 3. 2013 do 31. 7. 2016. Vlastní rekonstrukce bude liniovou železniční stavbou a bude využívat vlastní zařízení stavenišť. Jednotlivá zařízení stavenišť budou situována na volných drážních pozemcích podél trati nebo v železničních stanicích. Převážný počet zařízení stavenišť bude napojen na přilehlé komunikace.

Z hlediska stavebních prací, majících výrazný vliv na kvalitu ovzduší, bude probíhat výměna železničního svršku (výměna kameniva) a stavební práce na železničním spodku – úprava železniční pláně a oprava některých opěrných zdí. Rovněž bude prováděna výměna většiny stávajících silničních přemostění za nové, železobetonové. Odvoz stávajícího železničního svršku bude probíhat v maximální možné míře po železnici, zásyp nového kameniva ze sousední provozované koleje. Veškerý odtěžený materiál bude odvážen na své místo uložení nebo zpracování, na staveništi nebude umístěno recyklační středisko.

Silniční odvozové trasy budou směřovány ven z města po ulicích 5. května nebo Strakonické.

V oblasti Nuslí bude pro silniční dopravu nejvíce využívána ulice Křesomyslova, Tábořská, Čiklova a Jaromírova. Na Křesomyslově ulici se předpokládá po celou dobu výstavby 8 490 jízd nákladních automobilů s maximální denní intenzitou 57 jízd v obou směrech. Na Tábořské ulici je očekáváno celkem 9 300 jízd s maximální denní intenzitou 62 jízd a na ulici Čiklově by během výstavby mělo být uskutečněno 3 130 jízd s maximální denní intenzitou 21 jízd. Na ulici Jaromírově je očekáváno celkem 4 370 jízd s maximální denní intenzitou 50 jízd.

V oblasti Smíchovského nádraží budou nejvíce využívány ulice Strakonická a Radlická. Na Strakonické ulici je očekáváno celkem 39 150 jízd s maximální denní intenzitou 75 jízd, v pokračování na Jižní spojku 38 700 jízd (maximální denní intenzita 74 jízd) a na ulici K Barrandovu 450 jízd (maximální denní intenzita 1 vozidlo). Na ulici Radlické je očekáváno 5 560 jízd (maximální denní intenzita 10 jízd).

Během výstavby budou hlavními zdroji znečišťování ovzduší vlastní stavba, přilehlá zařízení stavenišť a nákladní automobily dopravující potřebný materiál. Vzhledem k tomu, že v dokumentaci pro územní řízení, ze kterého předložené oznámení vychází, není upřesněn počet nákladních automobilů, nebyla zpracovatelem oznámení vypracována rozptylová studie, vyhodnocující vliv výstavby na její okolí. V předloženém oznámení jsou specifikovány požadavky na minimalizaci prašnosti. Jedná se především o skrápění prašného materiálu a o očistu znečištěných vozovek a odjíždějících automobilů.

Orgán ochrany ovzduší pokládá uvedené navýšení nákladní automobilové dopravy v ulicích Nuslí a Smíchova za výrazné především k existenci blízké blokované obytné zástavby a údolnímu situování obou lokalit. Požaduje proto stavební postupy vést tak, aby v maximální možné míře docházelo k přepravě materiálu (odváženého i přiváženého) po železnici. Vzhledem k charakteru kolejových prací a ke skutečnosti, že z hlediska dopravního je maximální snaha udržet uvedenou trať v provozu alespoň v jednokolejovém režimu, je požadavek na maximální využití železnice během výstavby dle názoru OOP MHMP realizovatelný. Požaduje proto ve stupni projektové dokumentace ke stavebnímu řízení zaměřit zvýšenou pozornost na uvedený požadavek s provedením bližší a podrobnější specifikace jednotlivých materiálů a jejich objemů, které budou přepravovány po železnici a naopak silniční dopravou. V této dokumentaci bude rovněž nezbytné modelovými výpočty rozptylové studie provést vyhodnocení vlivu stavebních prací i odvozu materiálu na blízkou obytnou zástavbu se započítáním imisního pozadí lokality. V případě nadměrného znečištění ovzduší podél vybraných odvozových tras bude nezbytné upravit rozdělení automobilové

dopravy v jednotlivých ulicích nebo nalézt jiné, vhodnější řešení (např. vyšší využití železnice, snížení denní intenzity jízd automobilů).

Z hlediska ochrany ovzduší je návrh rekonstrukce traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov o uvedených parametrech při splnění výše uvedených podmínek přijatelný.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OOP MHMP upozorňuje, že pokud budou v rámci ochrany proti hluku zvoleny na místo navržených neprůhledných zdí průhledné prvky, je nezbytné tyto prvky opatřit pruhy (pruhy 3 mm široké v odstupech maximálně 40 mm) jako ochrana proti nadměrnému úhynu ptáků.

Z hlediska myslivosti nemá OOP MHMP žádné připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP upozorňuje na následující skutečnosti:

Součástí objektu ŽST Praha – Smíchov TS 22 kV Jih je záložní zdroj elektrické energie. V textu uváděná technologie dieselgenerátoru bude zajišťovat především provoz evakuačních výtahů tunelu, předpokládaný výkon min. 30 kVA, zásobní nádrž na naftu na pokrytí minimálně 10 hod. provozu zařízení. V souvislosti s tímto zařízením OOP MHMP upozorňuje na povinnosti uživatele závadných látek zakotvené v § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších změn a doplňků (vodní zákon). Těmito povinnostmi se rozumí především zpracování plánu opatření pro případy havárie, který schvaluje příslušný vodoprávní úřad. Dále je uživatel závadných látek povinen učinit taková opatření, aby závadné látky nevnikly do kanalizace, která netvoří součást technologie, do podzemních nebo povrchových vod a neohrožily jejich prostředí.

V rámci rekonstrukce rozvodny 22 kV je navržena demolice stávajících kobek transformátorů a jejich nahrazení novými zapouzdřenými trafy. OOP MHMP požaduje, aby v rámci demolice kobek (záchytných jímek pod olejovými transformátory) byla provedena prohlídka s cílem vyloučit úniky transformátorových olejů do šterkového lože, kontaminace konstrukcí, případně podloží. V případě zjištění takového úniku, požaduje provedení adekvátní sanace. Zvýšená pozornost by měla být věnována zejména pokud náplň původních transformátorů obsahovala polychlorované bifenylly (PCB).

Oznámení důkladně popisuje odvodnění jednotlivých objektů, které jsou součástí záměru. Založení mostů je odvodněno drenážemi do vsakovacích jímek, podlahy podchodů jsou odvodněny do kanalizace, některé objekty zachovávají současný způsob odvodnění.

V dalším textu oznámení je uveden způsob odvodnění železničních těles. Jedná se o odvodnění trativodem případně doplněným svodným potrubím (dle úseku). Odvodnění železničních těles je podrobně popsáno v kapitole B.III.2. Zde je rozlišeno, která jednotlivá povodí jsou zaústěna do kanalizace pro veřejnou potřebu resp. do vodního toku včetně vyčíslení maximálních předpokládaných odtoků. Obdobně jsou vyčísleny srážkové vody ze střech objektů. Navzdory informaci, že úkapy mazadel z projíždějících vlaků budou sorbovány na prachové částice a šterkovou pláň a nehrozí transport kontaminantu do podloží, jsou na odtoku srážkových vod z tělesa železnice zaústěném do vodního toku navrženy odlučovače lehkých kapalin (3 ks na přípojkách do zaklenutého toku Botiče a 1 ks před napojením stoky „A“ do šachty Radlického potoka). Kodlučovači na přípojce do Radlického potoka OOP MHMP uvádí, že zahrnuje celé povodí F7 s uvažovaným odtokem 168 l/s. V tomto povodí jsou zahrnuty např. zastřešení nástupišť a další plochy, u nichž se lze domnívat, že dešťové vody nebudou ropnými látkami kontaminovány. Odlučovač by tedy měl být navržen na poměrně velký průtok, přičemž odváděné potenciálně kontaminované vody budou před odlučovačem ředěny čistými dešťovými vodami.

Celkový předpoklad vod odváděných do kanalizace (pro roční úhrn 532 mm/rok) je predikován na 14 662 m³/rok, do Radlického potoka 6 544 m³/rok a do Botiče 1 213 m³/rok. Vodoprávní úřad upozorňuje oznamovatele, že odlučovače lehkých kapalin jsou vodními díly ve smyslu ust. § 55 vodního zákona, vyžadují tedy povolení podle ust. § 15 vodního zákona. Vypouštění předčištěných odpadních vod do vodního toku vyžaduje povolení podle ust. § 8 odst. 1 písm. c) vodního zákona. Vody z železničního tělesa odváděné do kanalizace pro veřejnou potřebu musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Oznámení dále uvádí předpokládané množství srážkových vod ze střech objektů odváděných do kanalizace a do Radlického potoka. Množství je vyčísleno pro dlouhodobý roční srážkový úhrn na 80 m³/rok pro Radlický potok resp. 364 m³/rok pro veřejnou kanalizaci. Tento přírůstek množství neznečištěných vod nepovažujeme za významný.

Součástí akce je výstavba hloubeného jednokolejného tunelu ve staničení km 5,039 – 5,186. Tunel bude tvořen pozemními stěnami (tl. 0,8 m) vyztuženými vodorovnými deskami ve dně i ve stropě po celé délce tunelu. Ve dně je navrhovaná mocnost desky 0,6 m. Deska je vetknuta do stěn, pracovní spára je zatěsněna. Podzemní stěny a dno budou v celé délce tunelu realizovány v břidlicích pod hladinou podzemní vody, horní část profilu bude hloubena ve štěrcích, píscích a jílech. Při výstavbě bude dle oznámení povrchová i podzemní voda hromadící se na dně nepřetržitě odčerpávána. K tomuto účelu bude realizována soustava záchytných jímek uvnitř tunelu a čerpacích studní vně. Vyčerpávaná voda bude vypouštěna do odvodňovacího, drenážního systému nebo do vsakovacích jímek na straně Vltavy (údaje uvedené v kap. „B.I.6 – Popis technického a technologického řešení záměru“; kapitola „B.III.2 – údaje o výstupech – Odpadní vody“ se v případě drenážních vod odkazuje na „stejnou cestou odvádění jako stékající srážkové vody“, tam je rovněž uvedeno o vsakování drenážních vod). Vsakování průsakových a drenážních vod se OOP MHMP jeví jako nejvhodnější varianta, neboť tyto vody by byly pro kanalizační systém vodami balastními. V období výstavby bude odvedeno pravděpodobně množství vody cca 3 150 m³/rok. Průsakové vody a vody ze stavebních jam vypouštěné do kanalizace (fáze výstavby) musejí splňovat jakostní limity dle platného kanalizačního řádu. Tyto vody zpravidla mají zvýšené koncentrace nerozpuštěných látek a ropných látek. Proto musejí být sedimentovány v usazovacích jímkách s dostatečnou dobou zdržení popřípadě v jímkách s nornou stěnou či zařazeným odlučovačem lehkých kapalin. V období provozu bude objekt tunelu a prostorů vjezdového a výjezdového portálu odvodněn následovně: centrálně budou umístěny odvodňovací stoky. Ty budou zaústěny přímo nebo přes retenční nádrž umístěnou v prostoru vjezdového portálu s přečerpáním do hlavní jímky v prostoru výjezdového portálu tunelu. Hloubený tunel se nachází ve výpočtovém povodí F8, ze kterého je voda odváděna novou kanalizací „B“ do městské stoky v prostoru autobusového nádraží. Oznámení tedy pro fázi provozu o vsakování průsakových vod z tunelu a zářezů již nehovoří, přestože by tento způsob likvidace (v souvislosti s výše uvedeným) měl být preferován. Způsob likvidace vod musí být projednán v navazujících správních řízeních. Jednání o odvedení vod do veřejné kanalizace musí být vedeno rovněž se správcem kanalizace pro veřejnou potřebu – Pražská vodohospodářská společnost, a.s. a se správcem Radotínského potoka – Povodí Vltavy, s.p.

Novostavby budov navržené v rámci záměru neznamenaají významné navýšení množství vod odváděných do kanalizace.

Realizace záměru bude znamenat četné vyvolané přeložky sítí ve správě Pražské vodohospodářské společnosti, a.s. Tyto přeložky podléhají projednání podle ust. § 15 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu.

Oznámení v kapitole D.I.4 neuvádí významné ovlivnění povrchových a podzemních vod realizací záměru. Mimo běžná rizika související obecně s každou výstavbou, popřípadě s provozem na železnici si je oznamovatel vědom možného ovlivnění režimu proudění

podzemních vod výstavbou tunelu vč. zářezů při jeho portálech. Oznamovatel poukazuje na již velmi ovlivněný režim v důsledku antropogenní činnosti v lokalitě (tubusy metra a tunelu Mrázovka). Jako kompenzace možného ovlivnění proudění podzemních vod je navrženo převedení podzemních vod propustky v prostorech zářezů trati.

Přes výše uvedené OOP MHMP nepožaduje další projednávání záměru v procesu dle zákona č. 100/2001 Sb. Zmíněné připomínky a nedostatky je třeba vypořádat v dalších stupních projektové přípravy a v navazujících správních řízeních.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (OKP MHMP) ve svém vyjádření upozorňuje na následující skutečnosti:

Záměr se nachází na pozemcích, které jsou součástí památkové rezervace v hl. m. Praze, která je od roku 1993 prohlášena za památku světového kulturního dědictví UNESCO, památkové zóny Smíchov, Barrandov, Vinohrady, Žižkov, Vršovice a ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze

OKP MHMP požaduje předložit projektovou dokumentaci k jejímu posouzení ve správním řízení. Toto správní řízení bude následně ukončeno vydáním závazného stanoviska dle § 67 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád).

OKP MHMP poukazuje na možnost požadavku úpravy nebo přepracování celkového návrhu a také na možnost zamítnutí návrhu při posouzení příslušné projektové dokumentace v požadovaném správním řízení.

Předmětem památkové ochrany jsou na území pražské památkové rezervace (PPR) kromě prohlášených kulturních památek rovněž stavby a jejich soubory, které nejsou nemovitými kulturními památkami, ale které vykazují dílčí památkové nebo urbanistické hodnoty dotýkající se vnitřní i vnější architektury. Soudobými vstupy do stávající historické zástavby rezervace nesmí být narušena objemová a prostorová skladba historických objektů a poškozeno prostředí PPR. Předmětem památkové ochrany je v daném prostoru urbanistická struktura a uliční interiér a u objektů jejich architektura, uplatnění této architektury v lokálních i dálkových pohledech, charakter objektů a pozemků, exteriér a veřejné interiéry domů.

Dotčené pozemky a objekty leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Pan [REDAKCE] ve svém vyjádření konstatuje, že zveřejněný záměr v případě uskutečnění ve fázi provozu výrazně sníží zatížení okolí hlukem a vibracemi a zlepšením propustnosti trati se kladně projeví i daleko mimo posuzovaný úsek. K záměru má v současné době tyto připomínky:

Z oznámení není dostatečně patrné, zda bude zachována alespoň stávající prostupnost území. V dokumentaci by bylo vhodné provést inventuru současných (fakticky existujících a používaných bez ohledu na jejich existenci úřední) nadchodů, podchodů a přechodů. Nebylo by přijatelné, kdyby se realizací záměru prodloužily úseky bez možnosti přechodu trati. Výčet mostů na str. 33 - 36 oznámení nedává úplný obraz. Z popisu stavby není zřejmé, který je rušený podchod v km 3,21, obecně nepovažuje vzhledem k hustotě zástavby rušení za přijatelné.

Na straně 19 oznámení se zmiňuje přejezd v km 6,29, resp. 11,915, kde kontext nasvědčuje, že jde o přejezd veřejné komunikace. Pan [REDAKCE] se domnívá, že na takto frekventované trati je součástí zodpovědné optimalizace nahrazení přejezdů nadjezdy nebo podjezdy.

Ačkoli dle dostupných údajů nebylo definitivně v ÚPn rozhodnuto o místě osobní zastávky Vyšehrad, mající nahradit pro osobní dopravu zrušené nádraží Vyšehrad, bylo by na místě zastávku do projektu optimalizace zahrnout. Pan [REDAKCE] předpokládá, že dopravní přínos zastávky uznávají všichni zúčastnění a není třeba jej dokazovat. V textu oznámení se popis případného řešení zastávky nenachází.

Z nádraží Praha-Smíchov by bylo žádoucí zajistit přímější přístup z nástupišť na řadlickou stranu nádraží, například vstupem z nástupišť na lávku nad nádražím, prodloužením podchodu až k řadě budov mezi současnými nástupišti a severním nástupištěm, odkud existuje vstup na lávku, popřípadě jiným vhodným způsobem. V textu oznámení nevyplývá, nakolik se v projektu s touto přístupovou cestou počítá, popis úpravy podchodů na str. 35 a 36 tuto možnost nevylučuje. V dokumentaci by měl být podrobněji popsán navrhovaný cílový stav nádraží, aby bylo možno lépe posoudit možné přehlédnuté dopady a upozornit na ně.

Při nedávných rekonstrukcích některých stanic (např. žst. Běchovice) byla odstraněna souvislá zastřešení nástupišť a nahrazena malými přístřešky s nekrytým přístupem z podchodu a k vlaku. Z oznámení není zřejmý rozsah nového zastřešení nástupišť stanice Praha-Smíchov, ale odstranění souvislého zastřešení by pan [REDAKCE] považoval za nepřijatelné.

Pan [REDAKCE] pochybuje, zda se v případě SO 2-14-07 (str. 36) jedná o příjezdový podchod, spíše se jedná o podchod odjezdový.

Na straně 45 oznámení je určení SO 2-16-06 „poblíž konečné tramvaje č. 12“ anachronické – na hlubočepské smyčce již řadu let žádná linka pravidelně nekončí.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržených a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 2 k zákonu došel k závěru, že záměr nemůže mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

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.

Realizací záměru, který představuje optimalizaci stávající železniční tratě, dojde mj. k lepší ochraně stávajících objektů před negativními účinky hluku a vibrací, a tím k poklesu množství osob zasažených těmito negativními vlivy. Při aplikaci opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů, které jsou podrobně rozvedeny v oznámení a které vyplývají z provedeného zjišťovacího řízení, tak záměr představuje z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví přijatelnou investici v dané oblasti.

Dotčené územní samosprávné celky, dotčené správní úřady uplatnily připomínky k samotnému záměru či provedeným hodnocením. Ze strany těchto subjektů však nebylo požadováno zpracovat dokumentaci vlivů ve smyslu § 8 zákona a uplatněné připomínky mají být předmětem návazných správních řízení. Z tohoto důvodu již příslušný úřad předal kopie vyjádření oznamovateli záměru a ze strany oznamovatele byly uplatněné připomínky akceptovány.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplývá, že největší pozornost je třeba věnovat zmírnění negativních vlivů z období výstavby a snížení akustické zátěže z provozu železniční tratě. Proto je nezbytné v následných fázích přípravy záměru zpracovat aktualizovanou akustickou studii (pro období výstavby i provozu), kterou odsouhlasí příslušný orgán ochrany veřejného zdraví, na základě které budou realizována účinná protihluková opatření. Dále bude nezbytné modelovými výpočty rozptylové studie provést vyhodnocení vlivu stavebních prací

na blízkou obytnou zástavbu, a to i se započítáním imisního pozadí lokality. V případě nadměrného znečištění ovzduší podél vybraných odvozových tras bude nezbytné upravit rozdělení automobilové dopravy v jednotlivých ulicích nebo nalézt jiné, vhodnější řešení (např. vyšší využití železnice, snížení denní intenzity jízd automobilů apod.). Při stanovování dopravních tras by vždy mělo být preferováno řešení pomocí železnice.

Závěr:

Záměr „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov“ 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

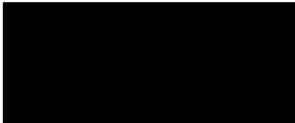
„Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov“

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 (SUDOP PRAHA a.s.; květen 2009) a zohlednit vyjádření k oznámení záměru. Hlavní pozornost je třeba věnovat požadavkům příslušných orgánů ochrany veřejného zdraví a ochrany ovzduší (viz výše).

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

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1



Ing. arch. Jan Winkler
ředitel odboru