

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 16. ledna 2013

Č.j.: 101466/ENV/12

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 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 zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru: Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa,
žst. Praha – Ruzyně – Kladno

Kapacita (rozsah) záměru:

Celková modernizace trati, která umožní zvýšení traťové rychlosti na 120 km/hod (místy i 145 km/hod, s lokálními vynucenými výjimkami 60, 80, resp. 100 km/hod), spočívající v novém řešení železniční trati (částečně v nové stopě, včetně zdvoukolejnění a elektrifikace), mostních objektů, železničních stanic, nástupišť, přejezdů, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, zařízení trakčního vedení, včetně nové trakční měřírny, zařízení energetiky a nezbytných vyvolaných přeložek komunikací a inženýrských sítí.

Záměr začíná v km 12,052 (navazuje na staničení I. etapy projektu) a končí v km 4,000 (staničení trati Kladno – Kralupy nad Vltavou), resp. v km 31,755 průběžného staničení. Celková délka modernizované trati včetně přeložek činí 19,703 km (celková délka významných přeložek činí 6,660 km), v nezbytném rozsahu jsou upravována napojení na návazné traťové úseky (ve směru Praha Zličín, Rudná u Prahy, Středokluky, Chomutov a Kralupy nad Vltavou). Záměr obsahuje návrh čtyř železničních stanic – Hostivice, Jeneč, Kladno a Kladno město a pěti zastávek – Hostivice Jeneček, Pavlov, Malé Přítočno, Pletený Újezd a Kladno Ostrovec. Zastávky Hostivice Jeneček a Pletený Újezd jsou navrženy nově, zastávka Malé Přítočno je navržena v jiné poloze náhradou za rušenou stanici Unhošť.

Rozsah výhledové dopravy (průměrných rychlostí) v nejzatíženějších profilech:

Úsek železniční trati	Typ vlaku*	Rychlosti vlaků [km/hod]	
		Stávající stav	Výhledový stav
Ruzyně – Hostivice	Os	50	70
	Sp	60	-
	NV	40	40
Hostivice – Jeneček	Os	60	40
	Os REGIO	40	40
	Sp	60	60
	NV	30	40

Úsek železniční trati	Typ vlaku*	Rychlosti vlaků [km/hod]	
		Stávající stav	Výhledový stav
Jeneček – Kladno	Os	50	60
	Sp	70	90
	NV	40	50
Kladno – Ostrovec	Os	40	50
	Os REGIO	40	50
	Sp	40	-

(* NV - nákladní vlak; Os - osobní vlak; Os REGIO - osobní regionální vlak; Sp - spěšný vlak)

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj
 obec: Městská část Praha 6, Červený Újezd, Dolany, Hostivice, Jeneč, Kladno, Malé Přítočno, Pavlov, Pletený Újezd, Velké Přítočno
 k.ú.: Ruzyně, Hostivice, Litovice, Jeneč u Prahy, Červený Újezd, Pavlov u Unhoště, Dolany u Kladna, Malé Přítočno, Unhošť, Velké Přítočno, Pletený Újezd, Kročehlavy, Kladno, Rozdělov

Obchodní firma oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

IČ oznamovatele:

70994234

Sídlo oznamovatele:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení:

Mgr. Michael Pondělíček
 osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5786/920/OPV/93
 s prodloužením autorizace č.j.: 50235/ENV/11

Datum předložení oznámení:

12. 1. 2005

Zpracovatel dokumentace:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
 osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2719/4343/OEP/92/93
 s prodloužením autorizace č.j.: 112450/ENV/10

Datum předložení dokumentace:

7. 2. 2012

Zpracovatel posudku:

RNDr. Vladimír Ludvík
 osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5278/850/OPV/93
 s prodloužením autorizace č.j.: 2081/ENV/11

Datum předložení posudku:

28. 8. 2012

Veřejné projednání:

30. 10. 2012 obecní úřad Malé Přítočno

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Oznámení záměru bylo předloženo Ministerstvu životního prostředí dne 12. 1. 2005.
- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 21. 1. 2005 rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 18. 3. 2005 vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že záměr je nutné dále posuzovat a zároveň byly stanoveny oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

Poznámka: Záměr byl do fáze vydání závěru zjišťovacího řízení posuzován pod názvem "Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně (projekt PraK), II. etapa" a byl zařazen pod dikci bodu II/9.2 přílohy č. 1 zákona; od předložení dokumentace byl záměr posuzován pod názvem "Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno" a byl zařazen do bodu I/9.1 přílohy č. 1 zákona.

- Dokumentace byla Ministerstvu životního prostředí předložena dne 7. 2. 2012.
- Ministerstvo životního prostředí dne 22. 2. 2012 rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 2. 5. 2012 byl pověřen zpracovatel oponentního posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).
- Zpracovaný posudek Ministerstvo životního prostředí obdrželo dne 28. 8. 2012.
- Posudek byl dne 10. 9. 2012 rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po vyhodnocení dokumentace, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

- Ministerstvo životního prostředí rozeslalo dne 19. 10. 2012 pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění.
- Dne 30. 10. 2012 se konalo veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu ustanovení § 17 zákona.

Závěry veřejného projednání:

Výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání konaného v zasedací místnosti Obecního úřadu Malé Přítočno č.j.: 93952/ENV/12 ze dne 5. 11. 2012.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Hlavní město Praha
Středočeský kraj
Městská část Praha 6
Město Hostivice
Obec Pletený Újezd
Obec Pavlov
Magistrát hlavního města Prahy
Krajský úřad Středočeského kraje
Magistrát města Kladna
Městský úřad Černošice
Městský úřad Hostivice
Krajská hygienická stanice hlavního města Prahy
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů
Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny (dříve odbor ekologie krajiny a lesa)

Povodí Vltavy s.p.

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště Středních Čech v Praze

Občanské sdružení Chceme metro, ne rychlodráhu

pan Josef Jůza

III. Hodnocení záměru

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

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „proces EIA“) posouzen ze všech podstatných hledisek.

Úsek trati žst. Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec je součástí železniční trati č. 120 Praha – Kladno – Chomutov a tratě č. 093 Kladno – Kralupy nad Vltavou. Navazuje na první etapu stavby (úsek Praha Masarykovo nádraží – žst. Praha Ruzyně, s připojením na letiště).

Záměr si vyžádá trvalé vynětí ze zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) v rozsahu 289 559m² (67,5 % z třídy ochrany I; 9,4 % z třídy ochrany II; 6,2 % z třídy ochrany III; 4,9 % z třídy ochrany IV; 12,0 % z třídy ochrany V). Dále si záměr vyžádá trvalé vynětí 9 335 m² z pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“).

Jediným dočasným bodovým zdrojem znečištění ovzduší mohou být recyklační linky, jejichž provoz je vyhodnocen v příslušných studiích posuzované dokumentace. Dočasné skládky sypkých materiálů během výstavby a vlastní zemní práce během výstavby - skrývky, opravy a úpravy zářezů a násypů lze považovat za hlavní plošné zdroje znečištění ovzduší. Vlastní výstavba jakož i dočasné skládky sypkých materiálů a zemní práce během výstavby nemusí bezprostředně narušovat kvalitu ovzduší, pokud budou během výstavby všechny plošné zdroje chráněny před vznikem nadměrné prašnosti. Liniové zdroje znečištění ovzduší budou představovány provozem nákladní techniky při zemních pracích a při návozu stavebního materiálu v etapě výstavby, respektive odvozu odpadu na stanovené skládky, který nebude možné přepravovat po železnici. Železniční trať bude plně elektrifikována, takže vlivy na znečištění ovzduší v hodnoceném území lze v souvislosti s modernizací železniční tratě považovat za minimální, resp. za nulové (v úvahu připadá pouze prašnost způsobená průjezdem vlakových souprav).

Splaškové odpadní vody budou vznikat během výstavby v areálech stavebních firem a budou řešeny v rámci těchto areálů. Při zřizování dočasných zařízení staveniště u trasy optimalizované trati bude nutné osazení chemických WC. Z hlediska odpadních vod lze očekávat pouze dočasné a omezené množství srážkových odpadních vod v etapě výstavby z prostoru recyklace štěrkového lože a vybraných zařízení stavenišť. Technologické odpadní vody v rámci posuzovaného záměru nebudou vznikat.

V rámci uvažovaného záměru lze očekávat vznik odpadů zejména v etapě vlastní výstavby.

Vlivy hluku jsou posouzeny akustickou studií. Výstupem této studie jsou hlukové mapy dotčených lokalit a návrh konkrétních protihlukových opatření, která řeší překročení maximálních přípustných hodnot hluku působících na obytnou zástavbu.

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je řešena samostatnou přílohou posuzované dokumentace. Ze závěrů této studie vyplývá, že realizací záměru dojde k významnému snížení počtu dosud exponovaných osob hlukem ze železniční dopravy, a to

jak v noční tak denní době. V rámci procesu EIA byly požadavky na protihluková opatření dále zpřísněny - vzhledem k významnému zvýšení intenzit vlakových souprav a dalším kumulativním vlivům je jako podmínka tohoto stanoviska i požadavek na navržení takových technických protihlukových opatření pro splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB.

Z hlediska problematiky odtokových poměrů je patrné, že navrhované mosty jsou dimenzovány na průtok Q_{100} . Z uvedené skutečnosti vyplývá, že navrhovaný záměr nebude mít vliv na odvodnění oblasti. Z uvedeného aspektu lze záměr označit z hlediska velikosti vlivu za vliv malý, z hlediska významnosti vlivu za málo významný.

Zvláštní pozornost z hlediska ochrany čistoty vod je nutno věnovat využití ploch zařízení stavenišť u rekonstruovaných mostů přes vodní toky. Ve všech těchto případech je nutno dodržet veškerá bezpečnostní opatření pro nakládání s tekutými, sypkými a plovoucími materiály tak, aby nemohlo dojít k úniku do vodního toku, popř. kontaminaci horninového prostředí, jak je stanoveno příslušnými podmínkami tohoto stanoviska.

Z hlediska provedených průzkumů štěrkového lože je možné vyvodit závěr, že vzhledem k poměrně patrně pravidelné údržbě stávající trati není kontaminace významně výrazná. K tomuto vlivu jsou stanoveny podmínky, aby před vlastním zahájením prací resp. v jejich průběhu byly provedeny doplňující odběry vzorků, a to jak ze štěrkového lože, tak i následně z výkopové zeminy.

Realizace záměru není spojena se změnou místní topografie a nemá vliv na stabilitu a erozi půdy. Záměr nepředstavuje vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.

V území ovlivněném posuzovanou stavbou se nenachází žádné zvláště chráněné území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na polohu zvláště chráněných území přírody vzhledem k poloze a rozsahu vlastního zájmového území pro zdvoukolejnění trati tato interakce nenastane.

Z hlediska vlivů na přírodní složky ekosystémů lze konstatovat, že nejvýznamnějším aspektem je dotčení mimolesních porostů dřevin podél trati (případně při řešení finální podoby žst. Hostivice a žst. Kladno s vyvolanými investicemi) a zásah do větrolamů, souběžných s tratí u Pavlova (vedeny jako lesní porosty). Vlivy na floru a faunu nejsou očekávány jako významné, za poněkud problémové je nutno pokládat pouze navrhované parametry přemostění přítoku Zákolanského potoka v km 25,37, neboť zesiluje negativní ovlivnění již tak slabě funkčních významných krajinných prvků (dále také „VKP“) toku a nivy, i ve vazbě na migrační prostupnost krajiny přes nové úseky trati. Ve stanovisku je uložena řada podmínek pro eliminaci a kompenzaci těchto vlivů.

Vlivy na krajinný ráz lze pokládat za mírně nepříznivé, z hlediska významnosti většinou za méně významné.

Vlivy na ostatní složky životního prostředí lze označit za malé a málo významné.

Při respektování navržených opatření ve stanovisku lze vyslovit souhlas s realizací předloženého záměru.

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

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí, je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:

Součástí dokumentace byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu posuzování vlivů na životní prostředí a byla součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska uvedených v posudku záměru.

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedena v podmínkách tohoto stanoviska.

Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování podle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:

Uvažovaný záměr byl předložen v jedné aktivní variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

V rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí obdrželo Ministerstvo životního prostředí k dokumentaci 4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 10 vyjádření dotčených správních úřadů a jedno vyjádření veřejnosti. Veškeré připomínky byly náležitě komentovány v části V. posudku. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku a z veřejného projednání:

Příslušný úřad obdržel k posudku celkem 10 vyjádření, z toho 4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů a jedno vyjádření veřejnosti. Na veřejném projednání záměru bylo předáno jedno vyjádření veřejnosti.

Podstata vyjádření Hlavního města Prahy

Z hlediska platného ÚPn hl. m. Prahy a funkčního využití území je záměr v souladu s ÚPn.

Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, budou vlivy záměru celkově přijatelné. Předpokladem je zohlednění podmínek pro fázi projektové přípravy (viz posudek str. 137) - podmínka za Hlavní město Prahu str. 139 bod 13., fázi výstavby (viz posudek str. 144) a fázi provozu (viz posudek str. 147). Dokumentace pro územní řízení musí respektovat podmínky uvedené ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle § 10 zákona.

Realizaci záměru v celkové délce cca 19,416 km (bez odboček) je třeba koordinovat s realizací záměru „Rychlodráha Praha - letiště Praha Ruzyně - Kladno, I. etapa“.

Záměr byl do fáze vydání závěru zjišťovacího řízení posuzován pod názvem „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně (projekt PraK), II. etapa“ a byl zařazen pod dikci bodu II/9.2 - Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť. Od předložení dokumentace je záměr posuzován pod názvem „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha

- Ruzyně – Kladno“ a je zařazen do bodu I/9.1 - Novostavby železničních tratí delší 1 km. Zpracovatel předloženého posudku chybně uvádí na str. 6 (Základní údaje) a v návrhu stanoviska (str. 130) zařazení záměru do bodu II/9.2.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Uvedené podmínky jsou respektovány ve stanovisku. Požadavek na koordinaci záměru je součástí podmínek stanoviska pro fázi přípravy. Zařazení záměru je komentováno formou poznámky v tomto stanovisku, v části Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti.

Podstata vyjádření Středočeského kraje

Nemá námitek ke zpracovanému posudku.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření městské části Praha 6

- souhlasí s posudkem.

Odbor územního rozvoje po prostudování posudku nemá námitek k předkládanému materiálu. Městská část Praha 6 dlouhodobě podporuje modernizaci trati Praha Kladno, v rámci urychlení modernizace trati Praha - Kladno připouští přednostně výstavbu úseku Kladno - Veleslavin - s odbočkou na Letiště, a to za podmínek stanovených procesem EIA a memorandem - deklarace ze dne 29. 4. 2008 a koordinace se stavbou paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně.

Odbor dopravy a životního prostředí po prostudování posudku nemá z hlediska sledovaných zájmů na území Městské části Praha 6 připomínky k předloženému materiálu.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Podmínka koordinace se souvisejícími dopravními stavbami je zohledněna ve stanovisku.

Podstata vyjádření obce Pavlov (označeno jako vyjádření k dokumentaci, ovšem zasláno ve fázi uplatňování připomínek k posudku záměru)

1. V kapitole Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, nebo kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí formulované v části D.IV na str. 195 dokumentace, se uvádí, že „hluk z provozu od železniční dopravy nepřekročí hygienický limit,.. O dalších vlivech není zmínka. V dané lokalitě obce Pavlov jde o vliv hluku a znečištění ovzduší od zdrojů silniční dopravy mimo jiné především ze stávající silnice R6 a silnice III/0067, dále pak o vliv silniční dopravy od územně schváleného zdroje Logistického parku Pavlov a územně schváleného záměru bytové zástavby Zahrady Pavlov a vliv dopravy od nezákonně provozovaného zařízení pro Kompostování - ECOWOOD na hranici sousedního katastru obce Unhošť. Vliv hlukové zátěže na bytovou zástavbu nacházející se v těsné blízkosti železniční tratě a to jak stávající tak i nových záměrů vyžaduje synergické posouzení (nejen s vlivem hluku železniční a letecké dopravy řádně dokladované), ale též s celkovou stávající i výhledovou silniční dopravou. Předložená dokumentace v části silniční dopravy je neprůkazná pro absenci řádné intenzity dopravy a tím skutečného stavu věci.

2. Dokumentace se vůbec nezabývá opatřeními proti vlivům vibrací na stávající bytovou zástavbu v blízkosti železniční tratě, ani jejím vlivem na blízkou výhledovou bytovou zástavbu lokality Zahrady Pavlov, ani vlivem na stávající zahrádkářskou kolonii v těsné blízkosti železniční tratě. Dokumentace je tedy v rozporu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb.,

o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

3. V kapitole 3. Hodnocení expozice na straně 29, se uvádí: „Z hlediska posuzovaného záměru, tj. vlivu hluku ze železniční dopravy nedojde realizací záměru k prakticky k žádným změnám z hlediska očekávaného počtu osob obtěžovaných, resp. nedojde ke zhoršení komfortu u exponovaných obyvatel. Zásadně nesouhlasíme s výše uvedeným tvrzením z těchto důvodů:

a. Na obyvatele působí nejen vliv hluku a vibrací ze železniční dopravy, ale všechny další již výše uvedené vlivy v dané lokalitě. Ve skutečném působení a spolupůsobení uvedených negativních vlivů obec Pavlov však posouzena není.

b. Z dílčího posouzení obce Pavlov uvedeného v dokumentaci vyplývá, že nadlimitním hlukem silniční dopravy ve výhledu do roku 2020 bude v noci exponováno 45 % obyvatel, ve dne 13 % obyvatel. Celkově bude v noci ovlivněno hlukem ze silniční dopravy 88 % obyvatel, a celodenně 70 % obyvatel.

c. Rušením ve spánku v obci Pavlov od železniční dopravy je v současnosti a i výhledově vystaveno 20 % obyvatel a od silniční dopravy 23 % obyvatel.

d. Pokud se uvádí na straně 29 kapitoly 3., že nedojde ke zhoršení komfortu u exponovaných osob, neuvádí se jakého komfortu, když v současnosti žádný komfort není, ale jsou obtěžováni obyvatelé.

4. Protihluková ochrana lokality obce Pavlov je navržena pouze po pravé straně (viz D.IV. str. 195) železniční tratě, (posuzováno při jízdě od Prahy). Jde o stav nevyhovující, neboť protihluková ochrana je nutná též ze strany levé. V textu uvedená zmínka o územní rezervě je nepoužitelná, nejen, že je nekvantifikována, ale územní rezerva může být vymezena pouze v dokumentaci ZÚR a ÚP, čemuž předložená dokumentace nevyhovuje.

5. Předložená dokumentace neobsahuje řádné posouzení následujících dalších vlivů a činností:

a. Vliv železniční stavby a provozu na blízké objekty z hlediska předpokládaného snížení hladiny spodní vody a s tím souvisejícím sedáním objektů.

b. Nejsou uvedena žádná opatření v souvislosti s náhradním zalesněním v důsledku vykácených stromů a jiných porostů.

c. Obec Pavlov požaduje řádné projednání Projektu organizace výstavby (POV) v souvislosti s postupy provádění stavby.

d. Před kolaudací stavby obec Pavlov požaduje předložení všech průkazných monitorovaných měření (stavu hlukové zátěže, exhalací a vibrací) o zabezpečení ochrany života a zdraví obyvatel.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

K bodu 1:

Synergické posouzení vlivů hluku potřebné pro proces EIA bylo v rámci dokumentace provedeno. Z hlediska synergických vlivů hluku lze konstatovat:

a) neexistují žádné hlukové limity pro synergické vlivy hluku. Např. hluk ze železnice má svoje specifické působení a příslušné hlukové limity, hluk ze silniční dopravy má také svoje specifické působení a příslušné hlukové limity, obdobně letecký hluk a hluk ze stacionárních zdrojů. Vliv všech zdrojů hluku lze sice sečíst, ovšem výslednou hladinu hluku není s čím porovnat (synergický limit neexistuje). Navíc v různých místech platí různé hlukové limity - např. u hluku ze železnice jsou různé limity v ochranném pásmu dráhy a mimo toto

ochranné pásmo dráhy, u silničního hluku jsou různé limity pro hluk z dálnic, silnic I. a II. třídy a hlavních městských komunikací a ostatních komunikací apod. Hygienické předpisy předpokládají, že limity jsou splněny, pokud je limit pro hluk ze železnice splněn, stejně jako pokud je splněn limit pro hluk ze silniční dopravy apod. Pokud jsou plněny hlukové limity pro všechny typy hluku, dochází k souladu s hygienickými předpisy, bez ohledu na to, kolik těchto vlivů existuje.

b) v aktuálním procesu EIA lze ukládat podmínky (např. pro minimalizaci hluku) příslušnému oznamovateli pro oznamovaný záměr. Nelze tedy v rámci procesu EIA na záměr modernizace železnice ukládat podmínky pro snížení vlivů hluku ze silnice. Zároveň je třeba požadavek na plnění konkrétního hlukového limitu směřovat k jeho původci.

c) Na základě vyhodnocení synergických vlivů hluku byla v tomto procesu EIA mimo jiné stanovena následující podmínka, která významně přesahuje legislativní požadavky:

- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu; vzhledem k významnému zvýšení intenzit vlakových souprav a dalším kumulativním vlivům budou navržena technická protihluková opatření pro splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB, v prostorech, kde to nebude technicky možné, budou navržena opatření pro splnění legislativního limitu; u návrhu protihlukových opatření bude doložena jejich účinnost; součástí dokumentace musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem, že hluk z provozu ze železniční dopravy nepřekročí v chráněném venkovním prostoru staveb v denní době $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku A překročit $L_{Aeq,16h} = 60$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 55$ dB v noční době, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., znění o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; v prostorech poblíž chráněné zástavby budou v maximální možné míře použity moderní technologie pro minimalizaci emise hluku a vibrací (např. kolejové absorbéry hluku, nízké protihlukové stěny apod.); akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů a měření ve zvolených výpočtových oblastech, které vytipovávají problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy z modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím protihlukových bariér respektive s využitím individuálních protihlukových opatření. Tato podmínka je součástí tohoto stanoviska.

K bodu 2:

Dokumentace navrhla opatření ke kontrole vibrací, které bylo dále během procesu EIA rozšířeno a upřesněno v následující podmínce:

- po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření vibrací; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví, v případě překročení limitů provést nápravná opatření

Toto opatření se stalo podmínkou stanoviska EIA pro fázi provozu.

V rámci procesu EIA byla doplněna další podmínka (viz podmínky pro minimalizaci vlivů hluku): ... v prostorech poblíž chráněné zástavby budou v maximální možné míře použity moderní technologie pro minimalizaci emise hluku a vibrací (např. kolejové absorbéry hluku). Tato podmínka mimo jiné zajišťuje minimalizaci vzniku významných vibrací.

K bodu 3:

Uvedená formulace pochází ze závazného metodického přístupu posuzování zdravotních rizik. Nepředstavuje subjektivní pocity posuzovatele, ani nemůže být vyhodnocována subjektivními pocity příjemce.

K bodu 4:

Detailní řešení protihlukové ochrany obce Pavlov bude provedeno na základě podmínek tohoto stanoviska v rámci další projektové přípravy záměru.

Pod pojmem „Územní rezerva“ je zde míněna rezerva prostoru pro budoucí protihlukové stěny v řádu jednotek metrů podél železnice v rámci řízení podle stavebního zákona (územní a stavební řízení). Zde jde proces EIA opět nad rámec požadovaný legislativou, protože legislativní hlukové limity musí být plněny výhradně ke stávajícím chráněným venkovním prostorům a stávajícím chráněným venkovním prostorům staveb (identifikace dle katastru nemovitostí), nikoli k uvažovaným záměrům např. ve formě funkčních ploch v územním plánu. Termín „územní rezerva“ zde nepředstavuje parametrizovaný termín „územní rezerva“ z oblasti územního plánování (ÚP a ZÚR), kde se za „územní rezervu“ považuje většinou výhledová plocha s budoucím funkčním využitím. Faktem je, že použití termínu „územní rezerva“ může být zavádějící, a proto byl tento termín ve stanovisku nahrazen termínem „prostorová rezerva“.

K bodu 5 a):

Ve stanovisku jsou stanoveny mimo jiné následující podmínky pro eliminaci tohoto vlivu:

- v rámci další projektové přípravy záměru pro navrženou modernizovanou trať vypracovat detailnější geologický a hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude kromě jiného také návrh takových případných opatření, které by eliminovaly dopady stavby ve vztahu k proudění podzemních vod
- součástí další projektové přípravy bude vypracování návrhu monitoringu kvality a kvantity podzemních vod před výstavbou, během výstavby a po ukončení výstavby na základě pravidelných odběrů z okolních vrtů a studní, rozsah analýz, četnost odběrů a výběr monitorovacích míst konzultovat s příslušnými vodoprávními úřady

K bodu 5 b):

Ve stanovisku je mimo jiné uvedena následující podmínka:

- zajistit komplexní projekt sadových úprav, který zajistí skutečnou kompenzaci za kácené dřeviny a který bude pamatovat na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa

K bodu 5 c):

Ve stanovisku je mimo jiné uvedena následující podmínka:

- v rámci plánu organizace výstavby (POV):
 - bude uveden kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby
 - bude jednoznačně stanoveno, aby obyvatelé nejbližších domů byli v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby
 - budou stanovena povolená množství zásob sypkých hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů
 - bude důsledně vyžadováno zabezpečení nákladu automobilů proti úsypům
 - bude stanoven jednoznačný požadavek na očistu vozidel před výjezdem ze zařízení stavenišť
 - budou vjezdy na stavenišťe respektive stavební dvory řešeny tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům
 - budou navrženy přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu
 - POV bude projednán s dotčenými obcemi

K bodu 5 d):

Ve stanovisku je mimo jiné uvedena následující podmínka:

- ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění a doklady o všech monitorovaných měřeních týkajících se vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Podstata vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy

Bez připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Městského úřadu Černošice

Nemá k posudku připomínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha

Nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod

Nemá připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště Středních Čech v Praze

Zasílá doplňující vyjádření ke stanovisku č.j.: NPÚ-302/17045/2012, ve kterém nejsou zohledněny některé důležité skutečnosti. Záměr řeší úpravu stávající trati (částečnou výstavbu nové), včetně mostních objektů, železničních stanic, nástupišť, přejezdů, přeložky komunikací a inženýrských sítí, úpravu stanic a zastávek, rekonstrukci výpravních budov v Hostivicích a Kladně. V rámci stavby jsou navrženy též železniční stanice a zastávky.

Stavební práce budou probíhat též uvnitř památkového ochranného pásma v Hostivicích, které bylo schváleno Okresním národním výborem Praha-západ 27. 1. 1992 č.j. 770. Jakékoli stavební úpravy nádraží v Hostivicích, jako jsou rekonstrukce stávajících budov, ale i novostavby, je nezbytné předem projednat se zástupcem NPÚ ÚOPSC Mgr. Evou Zápalkovou, tel. 274008211 a vyžádat si závazné stanovisko Městského úřadu v Černošicích, odboru školství, kultury a cestovního ruchu. V prostoru nádraží v Hostivicích nebudou umístěny žádné protihlukové stěny, v jeho blízkosti pouze průhledné.

Některé z budov a technických zařízení, které se nacházejí v trase trati a budou proto dotčeny stavbou, jsou památkově hodnotné (mimo jiné nádraží v Unhošti) přestože nejsou zapsány jako kulturní památky v Ústředním seznamu kulturních památek. Aby se předešlo zničení jejich hodnot a ztrátě informací o nich, je nutné provést před zahájením detailnější přípravy stavby jejich inventarizaci a fotodokumentaci – a na jejím základě zhodnotit jejich kulturně-technický význam. K hodnotě jednotlivých objektů je následně třeba přihlížet v průběhu přípravy jejich obnovy, přestavby či odstranění a bude základem případné další dokumentace.

Použití průhledných protihlukových stěn preferujeme v celém rozsahu zamýšlené stavby. Je žádoucí, aby byly nadále používány historické nádražní budovy a byly pouze nově upraveny. Nově komponovaná nástupiště a jejich zastřešení by měla být navržena ohleduplně k charakteru a fasádním úpravám historických budov. Při výskytu drobné solitérní architektury místního významu, jako jsou například boží muka, kříž, kaplička, zvonička, socha, pomník, milník v místě prací, je žádoucí zajistit, aby nebyla poškozena ani přemístěna. Upozorňujeme na § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči, z něhož vyplývá povinnost záměr předem ohlásit a projednat s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožnit záchranný archeologický výzkum.

Toto vyjádření nenahrazuje rozhodnutí Městského úřadu v Kladně, odboru výstavby, oddělení památkové péče ani Městského úřadu v Černošicích, odboru školství, kultury a cestovního ruchu.

Vyjádření má charakter doplnění výše citovaného vyjádření NPÚ-302/17045/2012 ze dne 29. 3. 2012, jehož podmínky zůstávají v plném rozsahu v platnosti.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

K požadavku, aby v prostoru nádraží v Hostivicích nebyly umístovány žádné protihlukové stěny, v jeho blízkosti pouze průhledné, je možno konstatovat následující:

a) Navržené protihlukové stěny nejsou volitelnou součástí záměru, ale nezbytnou součástí pro splnění legislativních hlukových limitů ve vztahu k ochraně veřejného zdraví. Bez protihlukových stěn nelze záměr realizovat.

b) Použití průhledných materiálů je u protihlukových stěn problematické z důvodů nezbytné ochrany ptáků dle o ochraně přírody a krajiny a neporučuje se. Dle aktuálních poznatků jsou dříve používané nalepené siluety dravých ptáků neúčinné, takže se u průhledných stěn obecně požaduje např. jejich doplnění o prvky, které umožní ptákům na překážku včas reagovat - např. svislé nebo šikmé tmavé pruhy šířky 2 cm o rozteči 10 cm.

c) Akustická studie, která je přílohou dokumentace požaduje přednostně řešit pohltivé protihlukové stěny s minimální hodnotou A3. Pouze na mostních konstrukcích budou vzhledem k omezeným možnostem zatížení těchto konstrukcí protihlukové stěny průhledné, odrazivé se zajištěním ochrany ptáků.

Plocha uvedeného památkového ochranného pásma v Hostivicích se může dostat do kontaktu s trasou uvažovaného záměru v délce cca 400 m. Z toho je pohledově (pohled od jihu – z památkového ochranného pásma) zastíněno vzrostlou vegetací cca 280 m trasy záměru, nádražní budova má šířku cca 35 m. Zbývající 85 m je pohledově exponováno, jedná se ovšem o severní část památkově bezcenné manipulační plochy přiléhající ke kolejišti. Přitom si lze představit např. vhodné ozelenění jižní strany protihlukové stěny, které by přispělo k pohledovému zlepšení tohoto prostoru. Protihluková stěna byla v rámci procesu EIA navržena orientačně v celé trase kontaktu s památkovým ochranným pásmem. V detailním projektu bude muset být upřesněna mj. i na základě provozních (přístup na nástupiště, nakládka a vykládka apod.) a architektonických požadavků s ohledem na požadavek minimalizace vlivů na krajinu a krajinný ráz včetně zohlednění památkové hodnoty tohoto prostoru.

Územní plán obce Hostivice (schválen v červnu 2005) k této problematice ukládá mj.:

C/4. Hlavní architektonické zásady pro novou výstavbu a přestavbu objektů:

Při návrhu nové soustředěné obytné zástavby (rodinné domy) bude respektována historická hodnota středu města a okolí památkově chráněných objektů a souborů. Nové průmyslové a komerční zóny musí být (spolu s návrhem izolační zeleně) navrženy tak, aby opticky nerušily původní historicky cenné prostředí.

K tomuto vlivu byly ve stanovisku stanoveny následující podmínky:

- projektově zpracovat řešení navržených protihlukových opatření (architektonické řešení, použití vhodného materiálu, ochrana před narážením ptáků) s tím, že bude preferováno použití materiálů, které by se hodily k typické místní architektuře:
 - výsadba vhodných původních druhů dřevin a popínavých bylin v okolí železnice, zejména s ohledem na zakrytí či rozčlenění protihlukových stěn či jiných výrazných prvků konstrukce železnice
 - použití maskovacích nátěrů konstrukcí nebo (zejména uvnitř zástavby) vhodného materiálu odpovídajícího zdejší architektuře, aby byla snížena cizorodost nové stavby
 - v kontaktu záměru s památkovým ochranným pásmem v Hostivicích musí být protihluková opatření navržena spolu s návrhem izolační zeleně tak, aby opticky nerušila původní historicky cenné prostředí a zohledněny případné další podmínky tohoto ochranného pásma
- plně respektovat nemovitou kulturní památku železniční stanice - budova nákladového nádraží Staré Kladno, část Dubí, zapsanou v ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR pod č. rejstř. 33098/2-528; stavební úpravy nádraží v Hostivicích (rekonstrukce, novostavby) předem projednat se zástupcem NPÚ ÚOPSC a vyžádat si závazné stanovisko Městského úřadu v Černošicích, odboru školství, kultury a cestovního ruchu; u památkově hodnotných staveb (např. nádraží v Unhošti) provést před zahájením detailní přípravy stavby jejich inventarizaci a fotodokumentaci – a na jejím základě zhodnotit jejich kulturně-technický význam, ke kterému přihlížet v průběhu přípravy jejich obnovy, přestavby či odstranění
- přednostně využít historické nádražní budovy, které nově upravit; nově komponovaná nástupiště a jejich zastřešení navrhovat ohleduplně k charakteru a fasádním úpravám historických budov; při výskytu drobné solitérní architektury místního významu, jako jsou například boží muka, kříž, kaplička, zvonička, socha, pomník, milník v místě prací zajistit tak, aby nebyla poškozena a dle technických možností ani přemístěna
- z hlediska archeologické památkové péče je celé území dotčené modernizací tratě považováno za území s archeologickými nálezy, je proto nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů); záměr předem ohlásit a projednat s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze, záchranný archeologický výzkum je nutné provést jak v místech rekonstrukce, tak v nově budovaných úsecích trati

Podstata vyjádření pana Josefa Jůzy k posudku

1. Vítám zodpovědné vypořádání připomínek a jejich promítnutí do návrhu stanoviska. Obávám se ale, že formulace podmínek k existenci míst s možností legálního překročení trati i k propojení ve směru Litovice - Jeneč (požadavek města Hostivice) slovy „prověřit“ může vést k řešení, kterým kvůli jednorázovým úsporám při výstavbě vzniknou dlouhodobé škody na zvýšených provozních nákladech železničních dopravců (v případě přímého propojení Litovice - Jeneč), nákladech, ztrátě času, případně ztrátám na životech a zdraví v případě podchodů a přečhodů.

V podmínkách I.10, I.12, I.35, I.61 uvedených v posudku je dle mého názoru záhodno výslovně vyžadovat jednotlivá opatření, ne pouze prověření možností.

2. Byla připomínka 2. Z jejího závěru plyne, že nepožaduji za účelné vyžadovat doplnění popisu předpokládaného režimu provozu na rekonstruované trati. Přesto by bylo vhodné v rámci veřejného projednání popsat režim provozu, ze kterého vyhodnocení vycházelo.

3. Byla též pominuta připomínka 1e) požadující přechod přes trať v km 27,0 - křížení s ul. U masokombinátu. Ačkoli byl přejezd v minulých letech zřejmě administrativně zrušen a je

odebráno dopravní značení, je cesta využívána (v době osobního prověření situace s frekvencí jedné osoby za několik minut) v důsledku toho, že jde o první místo na konci 1,2 km dlouhého úseku, kde vede k trati cesta z obou stran. K doložení stavu je přiložena fotografie. Protože nejbližší další místo k překonání trati je dalších více než 500 m daleko, odpovídá dosavadním zkušenostem s počínáním lidí, že budou nadále dávat přednost přechodu trati na křížení s ul. U masokombinátu před kilometrovou zacházkou, která je v intravilánu nepřijatelná. Při takto dlouhé zacházce se i instalace případných zábran zpravidla setkává s překonáváním a spontánním vytvářením průchodu. Zřízení řádně zabezpečeného přechodu je tedy nezbytné pro snížení rizika nehod v lokalitě. V místě vlaky jezdí vzhledem k blízkosti nástupišť již sníženou rychlostí, rozhled z místa má být jižně až za zastávku Pletený Újezd a severně k nástupišťům žst. Kladno, signalizační kabely jsou již nyní přivedeny kvůli návěstidlům.

Jediným argumentem proti zřízení zabezpečeného přechodu vidím jednorázové úspory při výstavbě, které by byly znehodnoceny a převáženy budoucími škodami jen z nehodových událostí, nemluvě o těžko vyčíslitelných ztrátách času a pohodlí těch, kteří nyní buď přecházejí trať na nepřizpůsobeném a nezabezpečeném křížení s pozemní komunikací, nebo zacházejí kilometr navíc.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

K bodu 1: Tato opatření buď nejsou součástí záměru, nebo v této úvodní a relativně obecné fázi přípravy není jasné, zda budou v detailu technicky realizovatelná např. v souvislosti s výškovými nebo provozními parametry. Dále nemají stanoven žádný ekologický limit, jehož plnění by tato opatření řešila. Formulace „prověřit“ zde představuje následující postup: pokud bude v detailní projektové dokumentaci potvrzena proveditelnost těchto opatření, budou realizována.

K bodu 2: Předpokládané provozní detaily byly vypořádány v rámci veřejného projednání.

K bodu 3: Podmínka prověření přechodu v km 27,0 byla zohledněna jak v posudku (v návrhu stanoviska), tak v podmínkách tohoto stanoviska.

Podstata sdělení pana Josefa Jůzy pro veřejné projednání

Obvyklou vlastností liniové stavby typu dálnice i železniční trati je bariérový efekt. Ten může být větší, nebo menší. Vývoj v poslední době ukazuje snahy o úspory „po bártovsku“, kde se papírově ušetří, ale ve skutečnosti se takové předstírané úspory a to ze všech kapes a za delší období prodraží. Právě toho se obávám u nadjezdů, podjezdů, podchodů a přejezdů. Už v minulých letech se občas z některého přejezdu potichu ztratí kříže, pak další vybavení, a ti, kteří je léta používali, musí chodit nebo jezdit oklikou, ale v případě chodců častěji přecházejí dál na již nezabezpečeném křížení s pozemní komunikací.

Když vyčíslíme škody na ztrátě času a energie při cestě na oficiální přejezd, i ztráty z častějších nehod na takových místech je na místě otázka, jestli jsou peníze na škody vzniklé takovým pseudošetřením. V návrhu stanoviska je zachování či nové zřízení některých míst pro překonání trati formulováno jen slovem „prověřit“.

Na přechod v ulici U Masokombinátu v Kladně se nepamatuje vůbec, i když nejbližší další místo pro přechod trati je půl kilometru daleko.

I když vidím na jiných procesech EIA, jak se podmínky stanoviska vesele obcházejí, přesto myslím, že v podmínkách 1.10, 1.12, 1.35, 1.61 je na místě výslovně vyžadovat jednotlivá opatření, ne pouze prověření možností.

Na straně 22 a 85 dokumentace byl vyčíslen předpokládaný provoz. V úseku Hostivice - Jeneček je oproti úseku z Ruzyně navíc mj. 32 spěšných vlaků a 62 Os Regio. Předpokládá se tyto vlaky vést od Zličína, nebo předpokládané Os Regio jsou Hostivice - Rudná? Můžete blíže objasnit režim provozu, ze kterého čísla v tabulce vycházela?

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

K bariérovému efektu - Ve vyjádření navrhované nové nadjezdy, podjezdy, podchody a přejezdy buď nejsou součástí záměru, nebo v této úvodní a relativně obecné fázi přípravy není jasné, zda budou v detailu technicky realizovatelné např. v souvislosti s výškovými nebo provozními parametry. Dále nemají stanoven žádný ekologický limit, jehož plnění by tato opatření řešila. Proto je zde uložena formulace „prověřit“ s tím, že pokud bude v detailní projektové dokumentaci potvrzena proveditelnost těchto opatření, budou realizována - viz podmínky tohoto stanoviska.

K přechodu v ulici U Masokombinátu - Podmínka prověření přechodu v km 27,0 (ulice U Masokombinátu) byla zohledněna jak v posudku (v návrhu stanoviska), tak v tomto stanovisku.

K problematice předpokládaného provozu - předpokládá se 32 spěšných vlaků od Zličína, a 62 Os Regio po trati Hostivice - Rudná. Uvedené počty vlaků zahrnují mimo jiné i nově vznikající model příměstské železniční dopravy, jedná se o uvažovaná maxima na základě principu předběžné opatrnosti. Skutečné intenzity, které budou vycházet z reálných potřeb obslužnosti, budou nižší.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 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 zákona č. 93/2004 Sb., z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska musí být respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace záměru, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení, aby bylo možné záměr realizovat.

Modernizací trati dojde k významnému navýšení intenzity dopravy a s ní souvisejících vlivů na životní prostředí, zejména veřejné zdraví, a to v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Proto nebude-li možné zajistit plnění aktuálních legislativních požadavků ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, týkajících se zejména hlukové problematiky (bez použití korekce na starou hlukovou zátěž), záměr nebude možné provozovat.

Doporučená varianta:

Uvažovaný záměr byl předložen v jedné aktivní variantě popsané v dokumentaci záměru.

Podmínky souhlasného stanoviska:

I. Opatření pro fázi přípravy záměru

1. Kompletní projektovou přípravu a následnou realizaci a provoz záměru zajistit tak, aby v žádném případě nedošlo k porušení právních předpisů a mezinárodních smluv právního řádu České republiky, zejména aktuálních předpisů k ochraně před účinky hluku a vibrací (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, atd.) s tím, že nebude využito korekcí pro starou hlukovou zátěž.
2. V další projekční přípravě aktivně a podrobně seznamovat dotčené obce s konkrétními technickými parametry záměru a s opatřeními navrženými k minimalizaci vlivů záměru, a to zejména s ohledem na relevantní zájmy těchto obcí a s ohledem na možné ovlivnění těchto obcí; seznamovat dotčené obce se závěry podrobných studií (akustické a rozptylové studie, hydrogeologie, návrh vegetačních úprav, plán organizace výstavby apod.).
3. Pro dokumentaci k následným povolením zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu; vzhledem k významnému zvýšení intenzit vlakových souprav a dalším kumulativním vlivům budou navržena taková technická protihluková opatření (primárně navýšením protihlukových stěn do max. možné výše), která zajistí splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB, včetně možnosti využití protihlukového opatření v podobě uzavřené či polouzavřené skořepiny (obdoba tunelového zakrytí trati) a to zejména v bezprostřední blízkosti obytných lokalit. U návrhu protihlukových opatření bude doložena jejich účinnost; součástí dokumentace musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem, že hluk z provozu ze železniční dopravy nepřekročí v chráněném venkovním prostoru staveb v denní době $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku A překročit $L_{Aeq,16h} = 60$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 55$ dB v noční době, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; v prostorech poblíž chráněné zástavby budou použity navíc další moderní technologie pro minimalizaci emise hluku a vibrací (např. kolejové absorbéry hluku, nízké protihlukové stěny apod.); akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů a měření ve zvolených výpočtových oblastech, zkonultovaných s příslušnou hygienickou stanicí a zástupci dotčených samosprávných celků tak, aby byla vytipována problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy z modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím protihlukových bariér respektive s využitím individuálních protihlukových opatření.
4. V rámci další projektové přípravy respektovat zpracovaný návrh protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů minimálně v následujícím rozsahu:

Lokalita	Staničení (km)		Strana (od Prahy - L/P)	délka (m)	výška (m)	Povrch stěny (ABS/REF)
	od	do				
Hostivice-Palouky	12,821	12,955	L	134	3,0	ABS
Hostivice	14,365	15,728	L	1 363	3,0	ABS
Pavlov	21,482	22,194	P	712	2,5	ABS
Kladno-Ostrovec	2,173	2,500	L+P	327	2,5	ABS
	2,500	2,680	L+P	180	3,0	ABS
	2,750	3,980	L	1 230	2,5	ABS

5. V rámci další projektové přípravy záměru při respektování předpokladu urbanistického rozvoje obcí ponechat v obci Pavlov prostorovou rezervu na protihlukovou stěnu po

levé straně ve směru staničení souběžně s protihlukovou stěnou na pravé straně z důvodů vymezené rozsáhlé plochy pro bydlení městského typu v územním plánu obce; dále ponechat prostorovou rezervu na protihlukovou stěnu v Kladně-Ostrovci mezi žst. Kladno-město a zastávkou Kladno-Ostrovec po pravé straně ve směru staničení z důvodů územním plánem vymezené části plochy pro bydlení.

6. Součástí navržených protihlukových opatření bude v rámci provozu respektován požadavek, aby v blízkosti objektů nemocnice v Kladně byla snížena rychlost průjezdu vlaků na 40 km/h; toto doporučení bude uplatňováno na úseku trati před železniční stanicí Kladno-město (ve směru staničení) o délce cca 250 m v obou směrech.
7. V rámci další projektové přípravy záměru v dohodě s příslušnou hygienickou stanicí prověřit osamoceně stojící objekty, ve kterých po modernizaci lze očekávat překračování hygienického limitu v denní nebo noční době:

Výpočtový bod	Obec (město)	Katastrální území	Objekt čp.	Typ využití dle KN	Majitel	Opatření
H_33	Hostivice	Litovice	čp. 967	Objekt k bydlení	SŽDC	Prověření IPHO
X_H_05						
X_H_04		Hostivice	čp. 92	Objekt k bydlení	SŽDC	Prověření IPHO
KK_04	Kladno	Kročehlavy	čp. 787	Rodinný dům	soukromý	Prověření obytnosti a následně IPHO
X_KK_05			čp. 5	Rodinný dům	SŽDC	Prověření IPHO
KS_01		Kladno	Jateční čp. 1195	Rodinný dům	EKVITA CREDIT, a.s.	Prověření obytnosti a následně IPHO

prověření se doporučuje i u obytných objektů, které se nachází v blízkém okolí zmíněných objektů; rozsah prověření fasádních prvků a případné výměny oken upřesnit v dalších stupních projektové dokumentace, popřípadě po modernizaci na základě výsledků ověřovacích měření hluku.

8. V rámci další projektové přípravy záměru prověřit účinnost a funkčnost nově vyvinutých nízkých protihlukových clon jako možnost nahrazení některých navrhovaných protihlukových stěn klasické konstrukce.
9. Projektově zpracovat řešení navržených protihlukových opatření (architektonické řešení, použití vhodného materiálu, ochrana před narážením ptáků) s tím, že bude preferováno použití materiálů, které by se hodily k typické místní architektuře:
 - výsadba vhodných původních druhů dřevin a popínavých bylin v okolí železnice, zejména s ohledem na zakrytí či rozčlenění protihlukových stěn či jiných výrazných prvků konstrukce železnice,
 - použití maskovacích nátěrů konstrukcí nebo (zejména uvnitř zástavby) vhodného materiálu odpovídajícího zdejší architektuře tak, aby byla snížena cizorodost nové stavby,
 - v kontaktu záměru s památkovým ochranným pásmem v Hostivicích musí být protihluková opatření navržena spolu s návrhem izolační zeleně tak, aby opticky nerušila původní historicky cenné prostředí, a musí být zohledněny případné další podmínky tohoto ochranného pásma.
10. Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnost všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za

uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

11. Součástí další projektové přípravy záměru bude akustická studie pro etapu výstavby zpracovaná v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí jako výchozí podklad pro nezbytné další upřesnění akustické situace pro etapu výstavby, jak z hlediska organizace výstavby a použitých stavebních mechanismů, tak i z hlediska konečné volby schválených přepravních tras.
12. V rámci další přípravy záměru prověřit možnost obnovení propojení tratí Litovice – Jeneč v Jenečku, které umožní vedení nákladních vlaků z Litovice do Jenče bez zajiždění do stanice Hostivice v rámci tohoto záměru.
13. Jako součást podrobné projektové dokumentace vypracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění zvolené trasy v území všude tam, kde dle projektových podkladů opouští modernizovaná trať stávající drážní těleso; v rámci studie je nutné řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
14. Pro minimalizaci vlivů na prostupnost krajiny v lokalitě Hostivice - Palouky (u ul. Palouky, kolem km 12,75) prověřit možnost překonání trati v místě nynějšího nelegálního přechodu - buď zřízením přechodu, nebo využitím mostu silnice R6 nad železniční trať pomocí schodů (z jedné strany existují) a chodníku na mostě; zvážit možnost provedení propustku v km 15,348 v průchozím profilu; prověřit možnost provedení přechodu v km cca 27,0; prověřit možnost vyvedení podchodu v km 14,668 v žst. Hostivice i na severní stranu k ulici K Višňovce; prověřit možnost vyvedení podchodu v km 18,129 v žst. Jeneč i na severní stranu; v km 27,729 prověřit možnost realizace výstupu na jih do ulice Za Nádražím; pokud bude v detailní projektové dokumentaci potvrzena proveditelnost těchto opatření, realizovat je.
15. V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasu projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.
16. Srážkové vody ze železničních zastávek budou sváděny do oddílné dešťové kanalizace, případně do jednotné kanalizace.
17. Tam kde je to technicky možné, upřednostňovat vsakování srážkových vod před jejich odváděním do vodních toků dle požadavku ustanovení § 5 odst. 3 vodního zákona.
18. Odvodnění tělesa trati musí být provedeno tak, aby nedocházelo ke škodám na přilehlých pozemcích.
19. Stavby mostních objektů a propustků na vodních tocích budou projektovány v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“.
20. Dokumentace pro územní řízení bude mj. obsahovat stručnou technickou zprávu s navrženým řešením mostů, propustků přes vodní toky a odvodněním stavby a přehlednou situaci se zakreslenými místy vyústění srážkových vod do vodních toků.
21. V rámci další projektové přípravy záměru bude provedena pasportizace zdrojů podzemní vody (studní, vrtů apod.) pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to především z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody.
22. V rámci další projektové přípravy záměru pro navrženou modernizovanou trať vypracovat detailnější geologický a hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude kromě

- jiného také návrh takových případných opatření, které by eliminovaly dopady stavby ve vztahu k proudění podzemních vod.
23. Součástí další projektové přípravy bude vypracování návrhu monitoringu kvality a kvantity podzemních vod před výstavbou, během výstavby a po ukončení výstavby na základě pravidelných odběrů z okolních vrtů a studní; rozsah analýz, četnost odběrů a výběr monitorovacích míst konzultovat s příslušnými vodoprávními úřady.
 24. V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení na očistu vozidel.
 25. Recyklační základna bude vybudována na zpevněné ploše; vlastní prostor recyklační linky a prostor pro uložení prosevu z recyklace bude na zpevněné ploše vyspádané do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem.
 26. V dalších stupních projektové dokumentace doložit způsob likvidace splaškových odpadních vod pro etapu výstavby; tyto odpadní vody mohou být např. akumulovány v odpovídajících jímkách a dále odváženy na městskou čistírnu odpadních vod, případně budou na dočasných zařízeních stavenišť použita chemická WC, respektive mohou být využita stávající sociální zařízení v areálech ČD.
 27. V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur.
 28. Předložit příslušnému orgánu státní správy aktualizované nároky na dočasné zábory ZPF včetně ploch pro jednotlivá zařízení stavenišť; minimalizovat nároky na dočasný zábor ZPF a tyto dočasné zábory co nejdříve uvolnit původnímu využití.
 29. V místech případných přechodů přes meliorační systémy bude nezbytné provést taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích.
 30. V rámci dokumentace k územnímu řízení navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; současně bude provedeno vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení z hlediska vlivů na stabilitu lesa po odtěžení porostního pláště v okrajových částech lesa v prostorech obou větrolemů u Pavlova.
 31. V dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.
 32. V rámci další projektové přípravy záměru prověřit možnost minimalizace dočasných záborů PUPFL jako zařízení stavenišť pro modernizaci železniční trati, zejména ve větrolemech u Pavlova.
 33. V dalším stupni projektové dokumentace musí být vypracován návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro dotčené přírodní lesní oblasti:
 - dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru,
 - pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy,
 - s ohledem na svahové podmínky použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa,
 - jamková sadba s nepravidelným sponem.

34. V rámci další projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkcí lesa; zajistit v další projektové přípravě souhlas vlastníka lesa jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn.
35. Vyloučit z úvah o lokalizaci zařízení staveniště pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin; pro zařízení staveniště přednostně využít drážní pozemky, v nezbytných případech větší plochy horší orné půdy v návaznosti na vedení trasy; nezbytně nutná zařízení staveniště řešit v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů.
36. V dalším stupni projektové dokumentace provést důsledné sadovnicko-dendrologické vyhodnocení potenciálně ohrožených druhů dřevin s tím, že budou důsledně ověřeny možnosti zachování nejhodnotnějších jedinců stromů v okolí železničních stanic na základě přesného zaměření stromů v kontextu upřesněných prostorových nároků objektů stavby, dosahu ochranného pásma troleje a objektů vyvolaných investic.
37. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit všechny možnosti zachování starších stromů v žst. Hostivice a stromů v žst. Kladno-hlavní nádraží, zejména pak hodnotné lípy srdčité u výpravní budovy.
38. Na základě ověření potřeby zásahů do dřevin (i za cenu prostorových úprav některých objektů a úprav rozsahu manipulačních pásů a ploch) řešit jen odůvodněné a minimalizované kácení dřevin.
39. Zachovat plochy zářezů, porosty sadů a některých xerofytních enkláv u Pleteného Újezdu, kompaktní skupiny dřevin severně od Malého Přítočna; případný jednoznačně odůvodněný zásah omezit na technologicky nezbytné minimum; minimalizovat zásah do lesního porostu mezi přejezdem silnice Kladno-Beroun a západním zhlavím žst. Kladno hl. nádraží; u nových náspů v lesním porostu v Kladně dořešit usměrnění pohybu větších savců přes trať.
40. Zajistit pomologický průzkum v dotčených prostorech zahrad se starými ovocnými stromy u Pleteného Újezda a u Pavlova s cílem zmapovat případný výskyt starších odrůd ovocných dřevin, původnějších pro středočeský region s cílem zajistit materiál pro uchování genofondu takových odrůd.
41. V dalším stupni projektové dokumentace zaměřit a zajistit ochranu každého stromu, který může být zachován, ve smyslu ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství – ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů).
42. Veškerá zařízení staveniště a manipulační plochy navrhnout a realizovat mimo lokalizaci mimolesních porostů dřevin a hodnotnějších stromů, v případě nemožnosti tohoto řešení navrhnout a zajistit fyzickou ochranu stromů v těchto prostorech (včetně ochrany aktivní kořenové zóny, kmenů stromů a korun stromů) před poškozením. Konkrétní způsoby ochrany takových dřevin promítnout do plánu organizace výstavby.
43. V dalším stupni projektové dokumentace upřednostnit takové řešení, které nebude zasahovat do větrolamů v Pavlově i za cenu dílčích zásahů do prostoru zastávky Pavlov; v případě jednoznačného prokázání nutnosti zásahu do těchto prvků realizovat náhradní zalesnění doplněním těchto prvků minimálně v ekvivalentu zasažené plochy, v tomto kontextu počítat s výkupem pozemků pro uplatnění náhradního zalesnění.
44. V dalším stupni projektové dokumentace podrobně specifikovat všechny trvalé a dočasné zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa na základě důsledného prověření všech možností důsledné ochrany lesních pozemků.

45. Minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro rozšíření tělesa trati v lese Milíř.
46. Zajistit komplexní projekt sadových úprav, který zajistí skutečnou kompenzaci za kácené dřeviny a který bude pamatovat na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa.
47. V rámci řešení opuštěných úseků trati zachovat zářezy u Pleteného Újezdu jako lokality fytoecologicky a floristicky hodnotné, jako ohniska možného šíření hodnotnějších druhů do okolí; v rámci prováděcí projektové dokumentace stavby zopakovat podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu.
48. V rámci další projektové přípravy aktualizovat již provedené analýzy štěrkového lože v rozsahu legislativy v odpadovém hospodářství platné v době před zahájením stavby.
49. Odběrová místa v rámci stavby budou především zahrnovat charakteristická místa železniční trati (oblast výhybek, prostor výpravních budov, odstavné koleje, vybraná místa s dřevěnými pražci) pro možnost posouzení způsobu využití nebo zneškodnění štěrkového lože a zeminy.
50. Veškeré rozbory štěrkového lože, výkopové zeminy a prosevu budou prováděny akreditovanou laboratoří; ke každému odběru bude zpracován protokol o odběru; kromě rozboru samého bude protokol obsahovat: přesné určení místa odběru, označení koleje, ze které byl vzorek odebrán, popis způsobu odběru a datum odběru.
51. V posledním reprodukčním období před zahájením výstavby v kritických lokalitách ověřit aktuální situaci z hlediska hnízdění ťuhýka obecného, koroptve polní a aktuální situaci z hlediska výskytu plazů (ještěrky obecné, slepýše); v případě potvrzení výskytu obou druhů ještěrky v prostorech trati řešit záchranné transfery.
52. Snížit manipulační pásy a plochy v kontaktu s xerofytními stanovišti z důvodu ochrany teplomilných druhů hmyzu a plazů (okolí Pleteného Újezdu).
53. Zajistit dostatečný počet propustků pod tratí pro migraci obojživelníků a drobných savců, zejména v úsecích na náspech a v úseku přes les Milíř v Kladně, ve vztahu k poloze místních terénních depresí u trati.
54. Přemostění pravostranného přítoku – meliorační svodnice v km 25,370 navrhnout v analogických parametrech, jako přemostění pramenného úseku Zákolanského potoka v km 25,938 z důvodu zvýšení migrační prostupnosti (a z hlediska výhodnějšího průchodu přívalových odtoků).
55. Z důvodu ochrany zvěře řešit v rámci výstavby oplocení některých úseků trati zejména v prostoru Jeneč-Pletený Újezd, případně v rámci sadových úprav (i v tomto úseku) volit jako určitou bariéru pro vstup zvěře na trať kompaktní výsadby keřů na drážních pozemcích kolem trati v rámci sadových úprav nového tělesa trati.
56. Při přípravě území pro výstavbu řešit jen minimální (jednoznačně odůvodněné) kácení (a prořezávky) v porostech dřevin, výhradně v období vegetačního klidu (listopad – březen běžného kalendářního roku), tuto zásadu promítnout do plánu organizace výstavby.
57. Podél paty náspu u Pleteného Újezdu realizovat výsadbu stromů z důvodu postupného potlačení negativního dopadu.
58. Nejdéle ve fázi stavebního řízení předložit komplexní projekt sadových úprav tělesa trati, který z hlediska počtu sazených dřevin zajistí skutečně účinnou plošnou a funkční kompenzaci za kácené dřeviny a bude vycházet zejména z následujících zásad:
 - preference skupinových výsadeb stromů a keřů na svazích náspů a kolem trati, nikoliv alejových prvků, s přihlédnutím k potřebě ochranného pásma elektrické trakce,

- preference skupinových výsadeb v prostorech stanic a zastávek,
 - druhová skladba bude vycházet ze stanovištních podmínek a bude určena domácími druhy dřevin s tím, že budou přednostně použity dřeviny vhodné pro vysychavá stanoviště,
 - budou použity zapěstovaní jedinci a bude zajištěna optimální údržba minimálně po dobu 3 – 5ti let po výsadbě,
 - začlenění všech ponechávaných dřevin do sadových úprav
59. Zajistit plnohodnotné sadové úpravy okolí trati na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že je nutno pamatovat i na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa a přitom zajistit ochranu trakce trolejového vedení.
 60. Pro upřesnění prací pro stavbu ověřit aktuální stav území pochůzkou vybraného zhotovitele za účasti investora s příslušnými orgány ochrany přírody.
 61. Součástí projektu komplexních sadových úprav bude problematika převedení regionálního biokoridoru (dále také „RBK“) RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj a regionálního biokoridoru RBK 1142 Břevská rákosina – Hostouň (dle ZÚR Středočeského kraje) na základě principu „minimálních prostorových parametrů“ - min. šířka RBK 20 - 50 m dle typu a principu prostorových bariér - přípustné přerušování 100 - 200 m dle typu (Realizace skladebných částí ÚSES, AOPK, 2009); obecně lze požadovat, aby biokoridor nebyl přerušován na délku větší, než je jeho šířka; za vhodné se považuje sloučit funkci ÚSES s dalšími zájmy a potřebami v krajině - např. s migrační trasou, revitalizací vodních toků apod.
 62. V prostoru křížení s RBK 1139 v km 25,938 řešit kapacitní přemostění včetně migrační funkce minimálně v navrhovaných parametrech projektu.
 63. V prostoru křížení s RBK 1142 prověřit možnost realizace nového propustku v km 20,200 jako migračního objektu pro živočichy kategorie C (dle TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Ministerstvo dopravy 2006).
 64. Pro překonání toků řešit kapacitní přemostění v navrhovaných parametrech mostu přes Zákolanský potok, včetně ponechání části prostoru nad břehovou hranou jako lavice v podmostí.
 65. V rámci řešení opuštěných úseků trati odstranit jen železniční svršek a stávající úseky nechat jako enklávy xerofytních společenstev v intenzivně využívané krajině, s případným využitím jako turistické stezky či cyklostezky.
 66. V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.
 67. V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
 68. Plně respektovat nemovitou kulturní památku železniční stanice - budova nákladového nádraží Staré Kladno, část Dubí, zapsanou v ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR pod č. rejstř. 33098/2-528; stavební úpravy nádraží v Hostovicích (rekonstrukce, novostavby) předem projednat se zástupcem NPÚ ÚOPŠČ a vyžádat si závazné stanovisko Městského úřadu v Černošicích, odboru školství, kultury a cestovního ruchu; u památkově hodnotných staveb (např. nádraží v Unhošti) provést

- před zahájením detailní přípravy stavby jejich inventarizaci a fotodokumentaci – a na jejím základě zhodnotit jejich kulturně-technický význam, ke kterému přihlížet v průběhu přípravy jejich obnovy, přestavby či odstranění.
69. Přednostně využít historické nádražní budovy, které nově upravit; nově komponovaná nástupiště a jejich zastřešení navrhovat ohleduplně k charakteru a fasádním úpravám historických budov; při výskytu drobné solitérní architektury místního významu, jako jsou například boží muka, kříž, kaplička, zvonička, socha, pomník, milník v místě prací, zajistit, aby nebyla poškozena a dle technických možností ani přemístěna.
 70. Z hlediska archeologické památkové péče je celé území dotčené modernizací tratě považováno za území s archeologickými nálezy, je proto nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů); záměr předem ohlásit a projednat s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze, záchranný archeologický výzkum je nutné provést jak v místech rekonstrukce, tak v nově budovaných úsecích trati.
 71. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
 72. Plán organizace výstavby bude preferovat transport maximálního objemu zemin a štěrku po železnici.
 73. Plán organizace výstavby bude respektovat pro transport stavebních materiálů, které nebude možné přepravit po železnici přístupy k železniční trati mimo souvislou obytnou zástavbu.
 74. V rámci plánu organizace výstavby:
 - bude uveden kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby,
 - bude jednoznačně stanoveno, aby obyvatelé nejbližších domů byli v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby,
 - budou stanovena povolená množství zásob sypkých hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů,
 - bude důsledně vyžadováno zabezpečení nákladu automobilů proti úsypům,
 - bude stanoven jednoznačný požadavek na očistu vozidel před výjezdem ze zařízení stavenišť,
 - budou vjezdy na stavenišťe respektive stavební dvory řešeny tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům,
 - budou navrženy přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu,
 - Plán organizace výstavby bude projednán s dotčenými obcemi.
 75. Záměr bude koordinován se záměrem „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“; požadavky na ochranu veřejného zdraví budou koordinovány pro obě etapy záměru a řešeny v celém rozsahu projektu pro územní řízení; záměr bude dále koordinován se záměrem „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“.

II. Opatření pro fázi výstavby záměru

76. Realizovat maximální možná protihluková opatření zejména v blízkosti obytné zástavby k zajištění legislativních limitů (podrobně uvedených v podmínce č. 1 – 3 tohoto stanoviska).
77. Před zahájením výstavby budou obyvatelé z nejbližší situovaných objektů seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby (jsou-li občané zasaženi hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se tímto riziko vznikajícího stresu a nepohody); bude ustanovena kontaktní osoba, na kterou by se postižení občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
78. Zajistit důkladnou skrývku orníční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornici důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
79. Projednaný a schválený minimalizovaný rozsah odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu.
80. Případné prořezání větví stromů v lesním porostu Milíř, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané trati podle ČSN 34 1530 Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček realizovat v období vegetačního klidu na základě aktuálně vyhodnoceného stavu dřevin, pouze prostřednictvím odborně způsobilé firmy, včetně odborného ošetření řezných ran.
81. Pro práce na elektrifikaci trati při průchodu lesním porostem Milíř využít pouze drážních pozemků s tím, že umístění stožárů na uchycení troleje nebude realizováno v průmětu korun nejbližších silnějších stromů.
82. Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7.00 do 21.00 hodin v pracovní dny, v sobotu a v neděli pouze od 8.00 do 18.00 hodin; hlučné práce budou prováděny v pracovní dny maximálně v době od 8 do 20 hodin; v době od 7.00 do 8.00 hodin a mezi 20.00 až 21.00 hodinou již budou prováděny pouze méně hlučné a přípravné práce.
83. V noční době od 21.00 do 7.00 hodin nebudou probíhat hlučné stavební práce.
84. Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba zvolit v souladu se zpracovanou akustickou studií; při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů; maximální hodnoty hlučnosti použitých typových skupin stavebních mechanismů a akustické vlastnosti konkrétních mechanismů, které je možno použít, jsou uvedeny v akustické studii.
85. Během výstavby v blízkosti obytných lokalit je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních prostor.
86. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
87. Zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin; dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek a průběžnou čistotu na všech veřejných komunikacích, dotčených výstavbou záměru; přístupové komunikace na staveniště budou pravidelně zkrápěny a zametány, a to minimálně 1 x denně.

88. Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; při terénních pracích bude zajištěno, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn.
89. Místa nakládky materiálu na přepravní vozidla by měla být zpevněná tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; obdobně jako přístupové komunikace i manipulační zpevněné plochy budou pravidelně zkrápěny a zametány.
90. Všechny mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v řádném technickém stavu a v čistotě.
91. Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.
92. V rámci stavby bude veden o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zeminou postupovat podle platné legislativy v odpadovém hospodářství v době provádění stavby.
93. V rámci zařízení staveniště vytvořit podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů, vedení podrobné evidence nakládání s odpady a z důvodu minimalizace ploch záborů odvážet pražce co nejdříve po demontáži na předem určená a odsouhlasená místa; obdobným způsobem likvidovat i kontaminovanou zeminu.
94. Nátěrové a izolační nátěrové hmoty skladovat mimo obvod stavby; dodavatel stavby je povinen zajistit pro tyto hmoty zastřešené, zabezpečené skladovací místo; na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba takových hmot.
95. Prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot ukládat do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstranit ze staveniště.
96. Pro stavbu vypracovat plán havarijních opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám podle zákona o vodách s vymezením pravomocí a odpovědnosti jednotlivých dotčených institucí, firem a osob a se zapracováním činností regionálních záchranných jednotek, s jehož obsahem budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v havarijním plánu.
97. Pro stavbu v kontaktu s vodními toky vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
98. Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém a inundačním území nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy.
99. Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v zátopovém a inundačním území odváženy.
100. Na plochách zařízení staveniště v zátopovém a inundačním území budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby na případné úkapy.
101. Na plochách zařízení stavenišť v zátopovém a inundačním území budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
102. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.

103. Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod zřídit zemní jámky pro záchyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; před každou likvidací odpadní vody z bezodtoké jámky u recyklační linky provést kontrolní analýzu a dle výsledku rozhodnout o způsobu likvidace odpadní vody.
104. Kaly ze zemních jámek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.
105. Přípravu území, spojenou se skrývkami či terénními úpravami řešit mimo reprodukční období živočichů, nejdříve ke konci vegetačního období či v období vegetačního klidu (konec září – konec března běžného kalendářního roku), tuto zásadu promítnout do plánu organizace výstavby.
106. Realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do biokoridoru.
107. Pro veškerou techniku, která se bude v prostoru přechodů kolem toků pohybovat, zajistit bezvadnost stavu techniky z hlediska těsnosti hydraulických a palivových systémů; dodavatel předloží kontrolní systém stavu a provozu techniky.
108. Po ukončení stavebních prací ověřit aktuální stav území po výstavbě pochůzkou zhotovitele stavby za účasti investora s příslušným orgánem ochrany přírody z důvodu ověření aktuálního stavu po výstavbě, jako podklad pro konkretizaci požadavků na rekultivaci a renaturalizaci území dotčeného zemními a stavebními pracemi po výstavbě a odstranění (kompenzaci) ekologických škod, vzniklých nad rámec dohodnutého rozsahu podmínek před zahájením stavby.
109. Zajistit důslednou lesnickou rekultivaci manipulačních pásů ve výstavbou dotčených lesních porostech.
110. Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin, invazních druhů nebo alergenních plevelů.

III. Opatření pro fázi provozu záměru

111. Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření hlukové zátěže u nejbližších objektů obytné zástavby; volbu měřících míst konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků; vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit odpovídajícími výsledky kontrolního měření u vybraných výpočtových bodů, v případě překročení limitů provést v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků nápravná opatření.
112. Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření vibrací; výběr lokalit pro ověřující měření konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků, v případě překročení limitů provést v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků nápravná opatření.
113. Při překračování plnění aktuálních legislativních požadavků ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, týkajících se zejména hlukové problematiky (bez použití korekce na starou hlukovou zátěž), záměr neprovozovat.
114. Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění a doklady o všech monitorovaných měřeních týkajících se vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
115. V rámci údržby tělesa trati sledovat případný vznik ohnisek šíření neofytních invazních druhů rostlin a včas zajišťovat tlumení takových ohnisek výskytu.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních právních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 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.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku