

Praha dne 17. června 2021
Č. j.: MZP/2020/500/1633
Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/183

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“)

I. Povinné údaje

Název záměru:

Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce části stávajícího traťového úseku železniční dráhy mezi Prahou a Berounem v rozsahu od km 16,113 do km 31,033, tj. v délce 14,920 km. Stavba se nachází ve Středočeském kraji a její umístění je dáno polohou stávající železniční dráhy. Z hlediska staveb železniční infrastruktury je záměr součástí souboru staveb III. tranzitního železničního koridoru, úseku Praha Radotín – Beroun, které řeší optimalizaci železniční trati č. 171. Ve směru od Prahy navazuje záměr na stavbu: „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“, na opačném konci navazuje na stavbu: „Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)“. Záměr zahrnuje tři železniční stanice: Dobřichovice, Řevnice, Karlštejn, odbočku Zadní Třebaň a zastávku Všenory. Stavba zajistí základní parametry modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC-GC a třídu zatížení D4. Úprava směrových poměrů je řešena tak, aby v ucelených úsecích bylo dosaženo max. rychlosti 120 km/h pro klasické soupravy a 130 km/h pro soupravy s naklápěcí skříní. Na několika místech dochází k výraznějším posunům stávajících os kolejí. Největší směrové korekce trati se odbývají v prostoru žst. Dobřichovice.

Rozsah stavby Začátek modernizace Konec modernizace	Km 16,113 Km 31,033
Rozsah úprav železničního svršku	V celé délce
Rozsah rekonstrukce železničního spodku	V celé délce
Magistrální rozvod 22 kV	V celé délce
Stavební úpravy ve VB Dobřichovice 0202 Praha Radotín - Karlštejn	Km 19,650
Stavební úpravy ve VB Řevnice	Km 23,480
Stavební úpravy ve VB Zadní Třebaň	Km 26,240
Stavební úpravy ve VB Karlštejn	29,700
Rozsah technologické části 0202 Praha Radotín - Karlštejn 0291 Zadní Třebaň - Liteň	Km 16,113 - 41,033 Km 0,000 - 0,962
Standardní dosažitelná traťová rychlost (V_{100}) 105 km/h 120 km/h 110 km/h 100 km/h 90 km/h 85 km/h	Km 16,113 - 18,387 Km 22,124 - 23,936 Km 18,387 - 20,788 Km 29,602 - 31,033 Km 20,788 - 22,124 Km 23,936 - 25,021 Km 29,491 - 29,602 Km 25,021 - 26,503 26,503 - 29,491
Dosažitelná trať. rychlost osobní vlaky s vozy vyhovujícími TS (V_{150}) 110 km/h 115 km/h 120 km/h 95 km/h 90 km/h 100 km/h	Km 16,113 - 17,335 Km 22,124 - 25,021 Km 17,335 - 18,387 Km 18,387 - 22,124 Km 25,021 - 26,503 Km 26,503 - 29,491 Km 29,491 - 29,602
Prostorová průchodnost	UIC-GC
Traťová třída zatížení	D4 UIC
Zabezpečovací zařízení: Železniční stanice Traťové úseky výhledově	Elektronické stavědlo Automatický blok ETCS
Počet výhybek zabezpečených SZZ Odb. Berounka ŽST. Dobřichovice ŽST. Řevnice ŽST. Zadní Třebaň ŽST. Karlštejn	4 ks 18 ks 12 ks 6 ks 17 ks
Počet výhybek ohříváných EOV Odb. Berounka ŽST. Dobřichovice ŽST. Řevnice ŽST. Zadní Třebaň ŽST. Karlštejn	4 ks 18 ks 12 ks 6 ks 15 ks
Sdělovací zařízení	

Rozhlasové zařízení Kamerový systém EZS Infromační systém pro cestující Silnoproudá technologie Staniční transformační stanice 22/0,4 kV Traťové transformační stanice 22/0,4 kV	4 stanice, 1 zastávka 4 stanice, 1 odbočka, 1 zastávka 4 stanice, 1 odbočka 4 stanice, 1 zastávka 4 ks 2 ks
Železniční svršek Zřízení nového svršku UIC 60 E2 Zřízení užitého svršku R 65 Zřízení užitého svršku S 49 E1 Počet nových výhybek UIC 60 Počet nových výhybek S 49 Počet výhybek s EOVS	33 420 m - 5 729 m 47 ks 10 ks 45 ks
Železniční spodek Úprava pláně se zhutněním	234 894 m ²
Nástupiště Nová ostrovní nástupiště (dl. hrany 200 m) Nová ostrovní nástupiště (dl. hrady 60 m) Nová vnější nástupiště (dl. hrany 200 m) Celkem délka nástupištní hrany	4 ks, 7 hran 1 ksm 1 hrana 6 ks 1400 m
Železniční přejezdy Rekonstrukce úrovnňových přejezdů Zrušení úrovnňových přejezdů	7 ks 3 ks
Mosty, propustky, zdi Nové železniční mosty Rekonstrukce železničních mostů Rekonstrukce železničních propustků Ostranění železničních propustků Nové silniční mosty Přestavba stávajícího silničního mostu Zábrany proti dotyku Cestní propustky Nové opěrné zdi Návěstní lávka	15 ks, z toho 5 podchodů a 3 silniční podjezdy 0 ks 22 ks 0 ks 0 ks 1 ks 1 ks 0 ks 16 ks 2 ks
Pozemní komunikace Silnice II. třídy Silnice III. třídy Místní komunikace Zpevněné plochy ostatní	1x (375 m) 6x (2079 m) včetně úprav přejezdů 31x (4653 m) včetně úprav přejezdů 5x (8960 m ²)
Protihlukové stěny Protihluková úprava objektů	62 objektů
Pozemní objekty budov Nová technologická budova Demolice výpravní budovy Demolice technologické budovy Zastavěná plocha nových objektů Obestavěný prostor nových objektů Úpravy v budovách Obnova oplocení celkém délka	5 ks 0 ks 0 ks 1014 m ² (181+111+193+111+193+225) 6490 m ² (1160+625+1090+625+1090+1900) 4 ks 5832 m
Zastřešení nástupišť Nová zastřešení Celková plocha	15 ks 6253 m ²
Orientační systém	5x
Demolice	

Objekty drážní	14x
Objekty fyzických osob	4x
Objekty právnických osob	4x
Trakční vedení	Stejnoseměrná 3 kV
Montáž a úprava TV celkem	38,7 km
Demontáž TV celkem	42,1 km
Rozvody VN, NN, osvětlení, DOÚO	
Venkovní osvětlení Správa železnic, s.o.	6x
DOÚO Odbočka Berounka	8 ks nových
DOÚO ŽST Dobřichovice	12 ks nových
DOÚO ŽST Řevnice	10 ks nových
DOÚO ŽST Zadní Třeboň	8 ks nových
DOÚO ŽST Karlštejn	12 ks nových

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.:

Kategorie I, bod 44 – „Celostátní železniční dráhy“

Umístění záměru:

kraj: Středočeský

obec: Černošice, Všenory, Dobřichovice, Lety, Řevnice, Zadní Třeboň, Liteň, Karlštejn

k.ú.: Černošice, Všenory, Dobřichovice, Lety u Dobřichovic, Řevnice, Zadní Třeboň, Běleč u Litně, Poučnick

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, s.o.**IČ oznamovatele:** 709 94 234**Sídlo oznamovatele:** Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona
za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“

s následujícími podmínkami:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Cílové parametry záměru budou v souladu s využitím železniční trati pro příměstskou dopravu.
2. V závislosti na zvolených protihlukových opatřeních na železničním mostu (především na výšce protihlukových stěn (dále též „PHS“), která bude předmětem dalších jednání) realizovat buď cyklostezku jako součást tohoto mostu, popř. řešit lávku pro pěší a cyklisty přes řeku Berounku jako samostatnou stavbu (v místě cca 100 m od železničního mostu po proudu řeky Berounky).

3. Protihlukovou stěnu na rekonstruovaném železničním mostu přes řeku Berounku řešit jako oboustrannou, zvukově pohltivou, neprůhlednou. Výšku PHS přizpůsobit dalším jednáním s obcemi/veřejností. Zpracovat (doplnit) hlukovou studii o výpočet účinnosti takto řešených protihlukových stěn.
4. Upřesnit a doplnit instalaci nízkých protihlukových clon a protihlukových stěn. Protihlukové stěny řešit jako zvukově pohltivé, neprůhledné, s výškou přizpůsobenou dalšímu jednání s obcemi a veřejností. Protihlukové clony a stěny, které by představovaly místní migrační bariéru, budou provedeny tak, aby usměrňovaly pohybující se živočichy směrem k migračnímu objektu (např. propustku).
5. Ve vybraných úsecích v zastavěném území obcí (např. městys Karlštejn v oblasti připravované výstavby „Za Dvorem“) a na železničním mostě přes řeku Berounku případně doplnit instalaci a upřesnit umístění antivibračních rohoží.
6. Upřesnit lokalizaci dočasných staveb měníren podle požadavků obcí, stanovit časové období jejich provozu a způsob rekultivace dotčeného území po ukončení provozu měnírny a jejího odstranění.
7. Zachovat propustek (přibližně na půli cesty mezi lokalitami na Závisti a Benátky) jako podchod pro pěší, pokud to nebude mít vliv na provedení záměru.
8. Respektovat plán budoucího zřízení železniční zastávky Lety v přímém úseku trati cca km 21,740 – 21,990 a nezhoršit podmínky pro její vybudování.
9. Stávající přejezdy nahradit podjezdy a nadjezdy (pokud to bude možné), přičemž přesná podoba těchto staveb bude předmětem následných jednání s obcemi a veřejností.
10. Řešení nahrazení přejezdu Zadní Třebaň (P273, Pod Chybou) podjezdem upřesnit v rámci zpracování projektové dokumentace. Provéřit možnost umístění podjezdu tak, aby srážkové vody z podjezdu bylo možné odvádět gravitačně přímo do recipientu (Svinařského potoka). Případnou retenční nádrž navrhnout a vybudovat jako otevřenou (tedy nikoliv jako podzemní) s přirozenými břehy s litorálním pásmem, aby plnila i ekologické funkce, např. jako biotop pro obojživelníky.
11. Mostní konstrukce přes vodoteče řešit jako bezbariérové pro drobné živočichy (např. oboustranné průchozí bermy). Všechny stavební objekty řešit tak, aby se nestaly pastí pro drobné živočichy (např. kanalizace, jímky, opěrné zdi apod.)
12. Projekčně zajistit sanaci všech stávajících objektů podél železniční trati (jímeck a kanálů s kolmými betonovými stěnami), které jsou pastmi pro drobné obratlovce.
13. Propustek km 27,496 (SO 10-38-11) – nový propustek nebude trubní, ale rámový. Bude navržen v takových rozměrech, aby ve srovnání se stávajícím propustkem nedošlo ke snížení jeho migračního potenciálu.
14. Zpracovat plán organizace výstavby (dále jen „POV“) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby emisemi a hlukem, zpracovat odpovídající soubor technicko-organizačních opatření obsahující mj. opatření vyjmenovaná v podmínkách tohoto závazného stanoviska. V rámci POV stanovit a projednat přepravní trasy k minimalizaci dopravní zátěže stávajících komunikací v dotčeném území a negativních vlivů na obyvatelstvo. Tyto trasy nesmí zasahovat do souvisle obydlených zón. V rámci POV rovněž zajistit maximální ochranu migrujících živočichů (např. obojživelníků), hnízdících ptáků a zimujících netopýřů.
15. Zpracovat havarijný plán zahrnující opatření pro případy živelných pohrom, zejména povodňových situací.
16. V rámci přípravy žádosti o povolení kácení dřevin rostoucích mimo les zajistit entomologický a ornitologický průzkum vzrostlých stromů s ohledem na výskyt entomofauny a hnízdních dutin pro ptáky.

17. Předložit orgánu ochrany přírody návrh náhradní výsadby za účelem částečné kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin.
18. Aktualizovat hlukovou studii v návaznosti na konkrétní zvolená protihluková opatření.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

19. Kácení dřevin provádět pouze mimo vegetační a mimo hnízdní období (tzn. od 1. října do 31. března). Kácení doupných stromů omezit na minimum. Bezprostředně před zahájením kácení stromů zajistit provedení zoologického průzkumu, který vyloučí zimování či nocování netopýrů. V případě zimování netopýrů odložit kácení stromů na období od 1. října do 15. listopadu.
20. Dřevní hmota z kácení dřevin bude na místě zpracována štěpkováním anebo rozřezáním na manipulační díly a přednostně ponechána na místě, nebo smysluplně využita (např. na výrobu mulče). Dřevní hmota nebude odvezena na skládku odpadů.
21. S ohledem na ochranu hnízdění ptáků neprovádět v období od 15. března do 15. května v úseku železniční trati u přírodní rezervace Voškov hlučné a jinak rušivé práce.
22. Stabilizace skalních bloků bude provedena pouze osazením ocelové sítě. Na plochách výskytu lomikamene trstnatého nebude provedeno zasíťování a čištění skal (přírodní rezervace Voškov). V žádném případě nebude prováděn nástřik betonových nebo obdobných směsí.
23. V jarním období (v době tahu obojživelníků) vybudovat dočasné ochranné zábrany zamezující migraci obojživelníků na stavenišťe a obslužné komunikace.
24. V rámci ochrany letících ptáků ve vybraných úsecích trati zvýraznit trakční vedení pomocí reflexních destiček. Minimalizovat rizika střetu ptáků s trolejovým vedením.
25. Zajistit biologický a ekologický dohled stavby odborně způsobilou osobou.
26. Zajistit sanačně geologický dohled stavby odborně způsobilou osobou.
27. Zajistit plnění plánu organizace výstavby tak, aby byly splněny následující požadavky:
 - Plochy zařízení staveniště budou situovány mimo záplavové území pro Q_{100} a mimo prvky ÚSES (pokud to bude možné).
 - Veškerou hlučnou stavební činnost provádět pouze v době od 7 do 21 hodin.
 - Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách.
 - Recyklační linka bude v provozu pouze při činnosti skrápěcího zařízení, kterým bude prašnost částečně eliminována, doba provozu recyklační linky bude omezena na pracovní dny a denní dobu (8-18 hod.), recyklační linka bude v provozu pouze za příznivých rozptylových a povětrnostních podmínek.
 - Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdál od obytné zástavby.
 - Minimalizovat vlivy na dopravní provoz na veřejných komunikacích – využívat účelové komunikace, vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích.
 - Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby, hlučná stacionární zařízení stínit mobilními protihlukovými stěnami.
 - Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti s cílem zkrátit provoz výrazných zdrojů hluku v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
 - Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.

- Vozidla opouštějící staveniště řádně očistit od zeminy a jiných nečistot ručním mechanickým oklepem popř. oplachem tlakovou vodou (voda musí odtékat do staveništní jímky opatřené pískovými filtry, odtud je čerpána do kanalizace resp. filtrovaná voda mlže být znovu použita k oplachu vozidel).
- Výjezd ze stavby stále kontrolovat s otevřeným nákladním prostorem, odvázející ze stavby prašný materiál, musí být oplachtovány.
- Při provádění zemních prací provádět kropení pro zamezení šíření prachu do okolí.
- Skrývku půdy a zemní práce provádět postupně v závislosti na výstavbě objektů, neodkrývat celý povrch najednou.
- Nezavážet terénní deprese podél železniční trati s ohledem na aktuální a potenciální výskyt obojživelníků.
- V případě výskytu aktivních mravenišť mravenců rodu *Formica*, která by mohla být stavebními nebo souvisejícími pracemi (včetně dopravy) zničena, provést jejich ochranu nebo záchranný transfer.
- Zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti minimalizovat, při terénních pracích zajistit, aby veškerý materiál byl vlhký, resp. aby byl skrápěn.
- Udržovat nákladní automobily a stavební stroje v dobrém technickém stavu.
- Minimalizovat zemní práce a prašnou činnost v době zvýšeného sucha.
- Skrápět odkryté plochy, stavební komunikace a deponie prašných a sypkých materiálů na staveništi.
- V průběhu výstavby zabránit znečišťování komunikací a vnášení nečistot do kanalizace.
- V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem.
- Veškerá zařízení stavenišť v rámci stavby po ukončení stavebních prací sanovat a rekultivovat.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

28. V zastavěných úsecích obcí snížit reálnou rychlost jízdy nákladních vlakových souprav na takovou rychlost, aby nedošlo k překračování stanovených platných hlukových limitů, a to především v noční době (od 21:00 do 7:00).
29. Nejpozději od roku 2025 budou na železniční trati provozovány pouze tzv. tiché vlakové soupravy (resp. jejich provoz bude převažovat). Bude eliminován provoz nákladních vozů starší konstrukce s litinovými brzdovými špalíky.
30. Monitorovat hlukovou situaci (periodicky provádět hluková měření) a při překročení stanovených limitů provést dodatečná protihluková opatření.

IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru:

Nejsou stanoveny, ukončení provozu záměru se nepředpokládá.

V. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí:

31. V průběhu výstavby monitorovat vlivy provádění stavby na půdu, vodu ovzduší a hlukovou situaci.
32. Monitorovat účinnost opatření proti zraňování a usmrcování přeletujících ptáků a migrujících savců.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovených podmínek:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále také „MŽP OVSSI“) vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace EIA (včetně příloh) zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu EIA, záměru „Optimalizace trati odbočka Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, kterou zpracovala Ing. Kateřina Hladká, SUDOP Praha a.s., držitel autorizace dle § 19 a § 24 zákona EIA (rozhodnutí o udělení autorizace č. j. 10606/ENV/06, s posledním prodloužením autorizace pod č. j. MZP/2020/710/3888 s platností do 8. 3. 2026), v červenci 2020 (dále jen „dokumentace EIA“).
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“
- Veřejné projednání konané dne 18. 3. 2021
- Posudek s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu EIA „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, který vypracoval Ing. Vladimír Láznička, PhD., autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona EIA (osvědčení č. j.: 6582/1056/OPV/93, s posledním prodloužením autorizace rozhodnutím č. j.: 79748/ENV/16 do 31. 12. 2021), v dubnu 2021 (dále jen „posudek“).

Dne 1. 7. 2019 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence oznámení EIA žádost oznamovatele o provedení zjišťovacího řízení a dne 17. 7. 2019 byl proces EIA převeden na Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále také „příslušný úřad“ nebo „MŽP OVSS I“). Zjišťovací řízení pro daný záměr zahájilo MŽP OVSS I ve smyslu § 7 zákona EIA dne 31. 7. 2019. Oznámení s rozsahem podle přílohy č. 3 zákona EIA zpracovala Ing. Kateřina Hladká, PhD. Na základě obdržených vyjádření k oznámení vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení č. j. MZP/2019/500/150, ze dne 8. 11. 2019 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. je nutné zpracovat především s důrazem na oblast ochrany veřejného zdraví, ochrany ovzduší, ochrany vod, ochrany přírody a krajiny.

Dne 15. 7. 2020 obdrželo MŽP OVSS I dokumentaci EIA a následně ji dne 20. 7. 2020 rozeslalo dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla opět zpracována autorizovanou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, PhD.

K dokumentaci EIA bylo doručeno celkem 24 vyjádření, z nichž bylo 6 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 dotčených orgánů, 3 vyjádření spolků a 9 vyjádření zástupců veřejnosti. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci jsou komentována v části V. posudku a v tomto závazném stanovisku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly odpovídajícím způsobem převzaty do podmínek závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány.

Dle § 17 odst. 1 zákona EIA nařídil příslušný úřad veřejné projednání, které se s ohledem na nepříznivou epidemiologickou situaci, která nastala v souvislosti se šířením viru COVID-19, konalo v rozporu s § 17 odst. 2 zákona EIA později než v zákonem stanovené lhůtě, a zároveň prostřednictvím bezplatné webové aplikace Cisco Webex Meetings, a to dne 18. 3. 2021. Nedodržení termínu dle § 17 odst. 2 zákona EIA a distanční forma veřejného projednání však neměly vliv na možnost zapojení veřejnosti do procesu EIA k danému záměru (veřejné projednání se konalo v souladu s metodickým pokynem MŽP ze dne 5.2.2021 č.j.

MZP/2021/710/856). S ohledem na nestandardní formu veřejného projednání a možná technická omezení účastníků MŽP OVSS I akceptovalo i připomínky došlé po veřejném projednání, konkrétně do 31. 3. 2021. S ohledem na dostatečnou časovou rezervu a na nutnost zpracování posudku již nebyl na připomínky došlé po tomto termínu brán zřetel.

Dne 11. 4. 2021 byl Ing. Vladimírem Lázničkou, PhD. předložen posudek. Zpracovatel posudku dospěl k závěru, že předmětný záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný a podmíněně přijatelný, tzn. za splnění podmínek pro eliminaci, resp. snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, lze považovat záměr za realizovatelný. Příslušný orgán vydávající závazné stanovisko EIA s jeho závěry (i přes určité změny, které v navrhovaných opatřeních učinil) souhlasí.

Z hodnocení provedených v dokumentaci EIA vyplývá, že realizace záměru nebude představovat významné zhoršení životního prostředí. U jednotlivých složek životního prostředí nedojde v důsledku výstavby a provozu záměru k tak výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními a které by bránily realizaci stavby. S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace EIA a na základě obdržených vyjádření doporučuje záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu závazného souhlasného stanoviska realizovat. Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou podrobněji popsány v následující části „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich významnosti“ tohoto závazného stanoviska.

Je nutné zdůraznit, že postoj veřejnosti především v oblasti hlukového zatížení byl velice problematický. Z pohledu EIA jsou však i při stávajícím navrženém stavu hlukové limity (i když se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž, jejíž využití KHS nerozporovala) plněny, proto je nutné záměr respektovat a odsouhlasit v takové formě, v jaké byl předložen. Případné úpravy protihlukových opatření (především veřejností často zmiňované vyšší PHS) jsou předmětem dalších vyjednávání a mohou být v rámci navazujících řízení navrženy. Tyto úpravy/změny oproti posuzovanému stavu pak budou řešeny v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru, vydávaného dle § 9a odst. 6 zákona EIA.

Na základě výše uvedené dokumentace EIA a vyjádření uplatněných k dokumentaci se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínka č. 1: Jedná se mj. o požadavek Společného stanoviska starostů obcí regionu Dolní Berounka. Železniční trať je v současné době využívána jak pro příměstskou osobní dopravu, tak pro nákladní dopravu. I s ohledem na přípravu nové trati, resp. tunelu, kterým bude vedena především doprava nákladní a dálková osobní, by v budoucnosti tato trať měla sloužit především pro dopravu osobní. Uvedená podmínka však nevyklučuje využívat stávající trať také pro nákladní dopravu. V rámci modernizace musí splňovat parametry pro oba typy dopravy.

Podmínka č. 2: Jedná se o požadavek části veřejnosti. Odclonění je potřebné z hlediska ochrany uživatelů lávky před nepříznivými účinky hluku. Pokud bude možné zajistit dostatečnou ochranu před hlukem pro cyklistickou trasu vedoucí po železničním mostě (v návaznosti na budoucí jednání o výšce PHS), lze ji z pohledu orgánu EIA považovat za realizovatelnou.

Podmínka č. 3: Protihluková clona sníží hlukovou zátěž okolí mostu. Neprůhlednost stěny je zdůvodněna ochranou ptáků. V případě realizace průhledných PHS je prokázáno riziko nárazů ptáků do průhledné stěny, zvýšená mortalita může mít negativní vliv na lokální populace

ornitofauny. V dokumentaci je navržena (ve vazbě na Memorandum obcí) PHS o výšce 1,1 m (spolu s dalšími protihlukovými opatřeními), i ta z pohledu EIA (s odkazem na hlukové limity se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž) vyhovuje. Vzhledem k častým připomínkám veřejnosti však MŽP OVSS I nevyklučuje nahrazení těchto stěn stěnami vyššími, které by ke zlepšení hlukové situace pomohly mnohem výrazněji, pokud tedy na uvedeném bude panovat všeobecná shoda.

Podmínka č. 4: Protihlukové clony a stěny sníží hlukovou zátěž v okolí železniční trati. Neprůhlednost stěn je zdůvodněna ochranou ptáků. V případě realizace průhledných PHS je prokázáno riziko nárazů ptáků do průhledné stěny, zvýšená mortalita může mít negativní vliv na lokální populace ornitofauny. Zajištění migrační prostupnosti krajiny je obecným požadavkem ochrany živočichů. Vzhledem k častým připomínkám veřejnosti, které se týkaly především oblasti hluku, však MŽP OVSS I nevyklučuje použití vyšších protihlukových stěn, které by ke zlepšení hlukové situace pomohly mnohem výrazněji, pokud tedy na uvedeném bude panovat všeobecná shoda.

Podmínka č. 5: Jedná se o jedno z účinných protihlukových opatření. Na mostě se s jeho využitím počítá, v dalších částech trati je ke zvážení jejich využití, a to především ve vazbě na výsledky aktualizované hlukové studie (rovněž jedna z podmínek tohoto stanoviska).

Podmínka č. 6: Jedná se o požadavek obcí. Vzhledem k tomu, že provoz těchto měření může významněji zasáhnout do chodu celé obce, měly by mít o jejich konkrétnější podobě možnost rozhodnout i ony.

Podmínka č. 7: Jedná se o požadavek veřejnosti. Z pohledu EIA je zachování propustku realizovatelné za předpokladu, že to nijak neohrozí průběh optimalizace a provoz na trati.

Podmínka č. 8: Jedná se o požadavek obce Lety. Respektovat uvedený plán bude možné pouze za předpokladu, že uvedené nebude mít významný vliv na průběh optimalizace a provoz na trati. Je věcí spíše navazujících řízení a dalších jednání.

Podmínka č. 9: Stavba podjezdů/nadjezdů je všeobecným trendem, a to i s ohledem na bezpečnost provozu na trati. Z dostupných podkladů (hluková, rozptylová studie, aj.) bylo navíc doloženo, že jejich výstavba významně neovlivní životní prostředí v okolí záměru. Otázka jejich případné realizace je tak věcí navazujících řízení a dalších jednání.

Podmínka č. 10: Jedná se částečně o požadavek veřejnosti. Odvodnění tohoto podjezdu je navrženo v DUR a Dokumentaci EIA pomocí dešťové kanalizace, která svádí vody do retenční nádrže o objemu 105 m³, pod úrovní nejnižšího místa podjezdu. Odtud by byla voda přečerpávána do Svinařského potoka. Toto řešení je technicky náročné a s nákladným provozem. Efektivnější je odvádět dešťovou vodu z podjezdu gravitačně. Nádrž otevřená (tedy nikoliv podzemní) s přirozenými břehy s litorálním pásmem plní i další ekologické funkce např. jako biotop pro drobné obratlovce. Případná podzemní nádrž je pastí pro drobné živočichy.

Podmínka č. 11 a 12: Podmínka vyplývá z požadavků ochrany přírody a ochrany živočichů. V dané lokalitě lze předpokládat výskyt drobných živočichů (viz zoologický průzkum), proto je žádoucí co nejvíce eliminovat vliv záměru na jejich výskyt. Omezení „pastí“ pro drobné živočichy se tak jeví jako vhodné opatření.

Podmínka č. 13: Podmínka vyplývá z požadavků ochrany přírody a ochrany živočichů. Samotná trať tvoří významnou migrační bariéru pro živočichy, kteří se v okolí záměru vyskytují. Úprava propustku ve smyslu znění této podmínky je tak vhodným opatřením, které může zvýšit migrační potenciál této stavby a zlepšit tak podmínky výskytu a života živočichů, kteří se v okolí záměru vyskytují.

Podmínka č. 14: Podmínka plyne z požadavků ochrany jednotlivých složek životního prostředí včetně ochrany přírody. Zpracovaný plán pomůže zajistit hladší plnění stanovených podmínek (nejen v rámci stanoviska EIA, ale i dalších podmínek, která budou stanovena v dalších fázích projektu).

Podmínka č. 15: Podmínka vyplývá z obecných požadavků na výstavbu ve vztahu k životnímu prostředí, a to i s ohledem na umístění záměru (v záplavovém území).

Podmínka č. 16: Uvedená podmínka vyplývá z požadavků ochrany přírody a krajiny. Stromy a dřeviny mohou poskytovat útočiště jak některým chráněným druhům entomofauny, tak v nich mohou hnízdit některé druhy ptáků či netopýrů. Vzhledem k časové prodlevě mezi posuzováním EIA a žádosti o povolení kácení dřevin je vhodné tyto průzkumy směřovat co nejdříve k podání uvedené žádosti, aby tyto průzkumy co nejvíce reflektovaly aktuální situaci v dané lokalitě.

Podmínka č. 17: S ohledem na časovou prodlevu mezi posuzováním EIA a žádostí o povolení ke kácení dřevin je vhodné zpracovat plán náhradní výsadby, tak aby reflektoval co nejaktuálnější podmínky v dané lokalitě. Zároveň je ke stanovení konkrétní podoby náhradní výsadky kompetentní pouze orgán ochrany přírody a krajiny.

Podmínka č. 18: Vzhledem k v současné době nejednoznačné podobě použitých protihlukových opatření (protichůdná vyjádření veřejnosti, obcí, včetně nutného odsouhlasení využití hlukových limitu se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž, aj.) je nutné hlukovou studii v dalších fázích záměru aktualizovat, a to tak, aby reflektovala aktuální stav a zvolená protihluková opatření.

Podmínka č. 19: Podmínka vyplývá ze zákona o ochraně přírody a krajiny, obecné a zvláštní ochrany živočichů a ochrany stromů rostoucích mimo les. Je stanovena s ohledem na zajištění kácení dřevin primárně v období vegetačního klidu, neboť platná legislativní úprava (§ 5 vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení) nestanovuje povinnost kácení dřevin v období vegetačního klidu, ani přesně nestanovuje období vegetačního klidu, které definuje jako období přirozeného útlumu fyziologických a ekologických funkcí dřeviny, které jsou závislé na konkrétních klimatických podmínkách. Zároveň zoologický průzkum provedený bezprostředně před zahájením kácení stromů zajistí co nejmenší dopad na živočichy, kteří v dané lokalitě žijí, či ji jinak využívají.

Podmínka č. 20: vyplývá z obecných principů nakládání s odpady, přičemž převažuje snaha o jejich opětovné využití, nejlépe v místě jejich vzniku. Uvedený postup má minimalizovat vliv na životní prostředí (eliminace dopravy a vlivů s tím souvisejících).

Podmínka č. 21: Podmínka je stanovena z důvodu ochrany ptáků v době jejich hnízdění (kdy by jejich vyrušení mohlo mít fatální následky). S ohledem na blízkost přírodní rezervace a povahu prací souvisejících s výstavbou záměru lze předpokládat, že by k vyrušení některých druhů ptáků, kteří stromy v okolí tratě využívají ke hnízdění, mohlo dojít. Vzhledem k tomu, že je pravděpodobné, že některé stromy bude nutné s ohledem na bezpečnost provozu trati pokácet, je vhodné toto provést až v době, kdy je ptáci nebudou pro hnízdění využívat.

Podmínka č. 22: Podmínka byla stanovena především z důvodu ochrany lokality, na které se vyskytuje chráněný lomikamen trsnatý. Uvedené činnosti by mohly poničit jak samotné rostliny, tak i narušit vhodné podloží, na kterém se tento druh vyskytuje.

Podmínka č. 23: Podmínka byla stanovena z důvodu ochrany živočichů, především obojživelníků. S ohledem na provedený zoologický průzkum a na povahu lokality lze předpokládat, že by mohlo docházet v jarním období k jejich přirozené migraci. Vybudování dočasných zábran je vhodným opatřením, které tuto migraci eliminuje, čímž dojde k omezení negativního vlivu záměru (stavební stroje) na uvedené živočichy.

Podmínka č. 24: Podmínka byla stanovena z důvodu ochrany ornitofauny. Výskyt ptáků je v dané lokalitě častý a trakční vedení je pro ptáky prakticky neviditelné. Jeho zvýrazněním (alespoň v úsecích, kde jsou přelety častější) reflexním povrchem destiček bude toto vedení pro ptáky viditelnější a dojde tak k eliminaci těchto střetů.

Podmínka č. 25: Podmínka stanovena z důvodu ochrany živočichů. Pro období před zahájením prací a pro jejich průběh je potřebné stanovit odborně způsobilou osobu (odborný biologický dozor), která bude po celou dobu zajišťovat zájmy ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., a to především proto, že může v reálném čase a v aktuálních podmínkách zajistit ochranu dotčených živočichů na dané lokalitě.

Podmínka č. 26: Podmínka byla stanovena s ohledem na charakter předpokládaných stavebních prací (zásahy do půdy, horninového prostředí, skalních útvarů atd.) a z důvodu ochrany uvedených lokality v reálném čase.

Podmínka č. 27: Uvedená podmínka zajistí plnění závazných podmínek (nejen tohoto stanoviska) v reálném čase a na příslušné lokalitě. Plnění plánu organizace výstavby minimalizuje negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Konkrétně se jedná o oblast ochrany obyvatelstva před účinky hluku (především ze stavebních strojů, kdy dojde ke snížení hluku, případně k jeho časovému omezení), ochranu před prašností, kterou lze uvedenými opatřeními (skrápění, zaplachtování aut) účinně eliminovat, ochranu dotčené fauny (v případě jejich dotčení realizovat přesun živočichů), ochranu komunikací a obyvatel před zvýšeným provozem na veřejných komunikacích, ochranu vod v případě povodňových stavů (staveniště včetně stavebních strojů budou situovány mimo záplavové území, takže nedojde k případnému znečištění povrchových vod) apod.

Podmínka č. 28: Uvedená podmínka byla stanovena z důvodu ochrany veřejnosti před nepříznivými účinky hluku, a to především v noční době. Pokud by aktuálně platné hlukové limity plněny nebyly, je nezbytné realizovat další protihluková opatření, případně snížit rychlost nákladních vlaků.

Podmínka č. 29: Tato podmínka byla stanovena z důvodu ochrany veřejnosti před nepříznivými účinky hluku a zároveň koresponduje s Konceptí nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030. Výměna za tiché vozy je celoevropským trendem, který prokazatelně přispívá ke snižování stávající hlukové zátěže (spolu s modernizacemi trati).

Podmínka č. 30: Cílem je snížit hlukovou zátěž okolí železniční trati. Hluková situace v zájmovém prostoru záměru je velmi nepříznivá a existuje reálná obava, že by se nadále mohla zhoršovat, je proto potřebné úroveň hlukové zátěže monitorovat a v případě dlouhodobějšího překračování hygienických limitů problematiku adekvátně řešit.

Podmínka č. 31: Podmínka byla stanovena z důvodu ochrany jednotlivých vyjmenovaných složek životního prostředí v průběhu výstavby záměru. Díky monitoringu lze zachytit případně nepředpokládané vlivy záměru na uvedené složky životního prostředí a rychleji na ně reagovat prostřednictvím adekvátních opatření.

Podmínka č. 32: Podmínka byla stanovena s ohledem na ochranu přírody. Monitoring umožní vyhodnocení účinnosti navrženého opatření a v případě, že opatření nebude dostatečné, lze na základě dat z monitoringu navrhnout a realizovat opatření jiná, vhodnější, a tím účinněji chránit dotčenou ornitofaunu.

Podmínky, které byly MŽP OVSS I v rámci zpracování závazného stanoviska vypuštěny:

- Aktualizovat projektovou dokumentaci pro územní řízení do souladu se Stanoviskem EIA a vyjádřeními k záměru. Zpracovat podmínky a vyjádření do projektové dokumentace pro stavební povolení.
Odůvodnění: Jedná se o podmínku vyplývající z platné legislativy.
- Zachovat, upravit a modernizovat stávající přejezdy přes železniční trať.
- Upustit od záměru nahrazení stávajícího přejezdu ve Všenorech novým nadjezdem.
- Upustit od výstavby nového podjezdu v k.ú. Všenory (směr Dobřichovice).
- Nenahrazovat stávající přejezd v Řevnicích novým podjezdem.
Odůvodnění: Z pohledu MŽP OVSS I jde o významný zásah do podoby stavby, ke kterému není kompetentní. Stavba podjezdů/nadjezdů je všeobecným trendem, a to i s ohledem na bezpečnost provozu na trati. Z dostupných podkladů (hluková, rozptylová studie, aj.) bylo navíc doloženo, že jejich výstavba významně neovlivní životní prostředí v okolí záměru. Otázka jejich případné realizace je věcí navazujících řízení a dalších jednání.
- Dořešit veškeré požadavky obligatorně vyplývající z legislativy (zejména ochrana ZPF, ochrana přírody a krajiny, aj.).
Odůvodnění: Jedná se o podmínku vyplývající z platné legislativy.
- Před kolaudací stavby realizovat návrh náhradní výsadby za účelem částečné kompenzace ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin (předložený orgánu ochrany přírody ke schválení).
Odůvodnění: Uvedené není v kompetenci orgánu EIA. Problematika náhradní výsadby (kdy, kolik, jaké druhy, v jaké lokalitě) je čistě v kompetenci příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny, který plnění jím stanovených podmínek rovněž kontroluje.
- Při provozu železniční trati dodržovat všechna opatření obligatorně vyplývající z legislativy (zejména dodržení hluk. limitů, ochrana podzemních a povrchových vod, bezpečnost provozu atd.).
Odůvodnění: Jedná se o podmínku vyplývající z platné legislativy.
- Při havarijních situacích postupovat podle (v předstihu) zpracovaného havarijního plánu.
Odůvodnění: Jedná se o podmínku vyplývající z platné legislativy.
- Trvale monitorovat hlukovou situaci podél rekonstruované železniční trati. V případě překročení stanovených limitů přijmout opatření ke snížení hluku.
Odůvodnění: Duplicitní s podmínkou č. 30.

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

Posuzovaný záměr má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Jedná se o součást souboru staveb III. tranzitního železničního koridoru (úsek Praha Radotín – Beroun), které řeší optimalizaci žel. trati č. 171. Záměr z jedné strany navazuje na stavbu „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“ a na opačném konci na stavbu „Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)“. Záměr zajistí základní parametry modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC – GC a třídu zatížení D 4.

Z hlediska staveb silniční infrastruktury stavby souvisí se záměry „II/115 a III/11517 Řevnice průtah II.etapa“ (realizuje se), „Rozšíření parkoviště u vlakového nádraží v Dobřichovicích“ (realizováno), „Lávka pro pěší přes Berounku v obci Hlásná Třebaň“ (zpracovává se studie) a „Přednádražní prostor Řevnice“ (realizováno).

Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí nebyly u posuzovaného řešení záměru prokázány významné vlivy na složky životního prostředí ani na životní prostředí jako celek. Záměr nebude mít při respektování stanovených podmínek a opatření významný vliv na

obyvatelstvo a veřejné zdraví, ovzduší a klima, hlukovou situaci, povrchové a podzemní vody, půdu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví. Rovněž vlivy na faunu, flóru, ekosystémy (biologickou rozmanitost) a krajinu, spojené se záměrem, budou technickými a organizačními opatřeními minimalizovány.

Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou a provozem záměru, a které mohou být záměrem významněji ovlivněny, jsou hluk a znečištění ovzduší, a to především v období výstavby. Vzhledem k tomu, že oznamovatel předpokládá aplikaci opatření snižujících prašnost (viz příloha č. 2 – Rozptylová studie a Příloha č. 6 – Hodnocení zdravotních rizik), krátkodobé zvýšení suspendovaných částic, které by se mohlo projevit zvýšením symptomů u citlivější populace, nastane zcela výjimečně. Naopak při využití všech uvedených opatření lze předpokládat snížení max. denních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀. Co se týče ostatních látek, jejichž koncentrace byly sledovány a podrobeny výpočtům (NO₂, benzo(a)pyren), nepředpokládá se zvýšení zdravotního rizika pro exponované obyvatelstvo (a to především s ohledem na omezenou dobu výstavby záměru). Po dokončení stavby nebude okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí, neboť se jedná o elektrifikovanou trať (podrobněji viz níže).

K hodnocení vlivu záměru na celkovou hlukovou situaci v zájmovém území lze konstatovat, že na základě vyhodnocení hlukové expozice obyvatel dojde v hodnocených částech obcí po realizaci záměru s navrženými protihlukovými opatřeními (absorbéry, protihlukové stěny, individuální protihluková opatření, úprava železničního spodku a svršku aj.) ke snížení rizika hluku u obyvatel obtěžovaných hlukem ze železniční dopravy (podrobněji viz níže).

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy provozu záměru na uvedené složky životního prostředí budou nulové, a to především proto, že se jedná o elektrifikovanou trať.

V souvislosti s výstavbou záměru a především pak instalací recyklační linky a využívání strojů určených pro zřizování konstrukčních vrstev pražcového podloží technologiemi bez snášení kolejového roštu (vyjmenované zdroje dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) byla zpracována rozptylová studie (příloha č. 2 dokumentace), hodnotící možné vlivy uvedených zdrojů na stav ovzduší v dané lokalitě. Pro výpočty byly vybrány polutanty charakteristické pro provoz dieslových motorů a nakládání se sypkým prašným materiálem (NO₂, benzen, benzo(a)pyren, PM₁₀ a PM_{2,5}), přičemž za zdroje byla považována mobilní recyklační linka, recyklační linka sanačního stroje, výfuky pohonných jednotek sanačního zdroje, výfuky pohonných jednotek stavební techniky, emise z TZL (tuhé znečišťující látky) z mechanických procesů z nakládání kameniva a nákladní doprava. Za předpokladu využití strojů určených pro zřizování konstrukčních vrstev pražcového podloží technologiemi bez snášení kolejového roštu cca 55 dní ve vzorovém výpočtu v roce 2023 v 24 hodinovém provozu a recyklační linky cca 101 dní ve vzorovém výpočtovém roce 2023 a provozní dobou 8 hod/den je z uvedených výsledků patrné, že s výjimkou ročních imisních příspěvků benzo(a)pyrenu nebude mít plánovaná recyklace za následek ovlivnění imisní situace lokality. I v případě příspěvku benzo(a)pyrenu se však jedná o velmi nízké hodnoty (0,002 % až 0,5 % imisního limitu). Obecně pak pro celou stavbu platí použití opatření pro snížení prašnosti v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy, která jsou oznamovatelem navržena v rozsahu opatření AB4 a BD3.

Pro další úpravy přejezdů a komunikací (jako modelový byl stanoven nově směrově vedený úroňový přejezd přes železniční trať a nadjezd ve Všenorech) platí, že dle výpočtů jsou pro obě varianty křížení železniční trati a místní komunikace (nadjezd X podjezd) imisní příspěvky totožné a rozdíly mezi směrovými a výškovými parametry komunikace nemají zásadní vliv na velikost imisního příspěvku a jeho rozložení. Na základě uvedeného modelového výpočtu pro tento konkrétní přejezd lze konstatovat, že uvedené závěry platí i pro úpravy železničních přejezdů v Dobřichovicích, Řevnicích, Zadní Třebani a Karlštejně.

Vlivy na klima byly hodnoceny v samostatné příloze č. 5 Dokumentace. Z provedené analýzy vyplývá, že vyhodnocená rizika se nacházejí v kategorii I. a I, přičemž kategorie II. představuje mírné riziko, pro jehož eliminaci je vyžadováno vhodné opatření. Do uvedené kategorie spadá riziko povodní, přičemž míra rizika je eliminována zpracovaným krizovým plánem Středočeského kraje, který řeší mj. i problematiku povodní velkého rozsahu (součástí uvedeného plánu je nezbytnost trvale monitorovat hydrometeorologickou situaci a prognózu vývoje). Záměru tak nehrozí z důvodu klimatických změn žádná významná rizika.

Vlivy na hlukovou situaci

Byla zpracována hluková studie (příloha č. 1 dokumentace), v rámci které byly porovnávány stavy v roce 2000, 2019 a výhledový stav po rekonstrukci (2025). Při zpracování hlukové studie se vycházelo z technologických údajů získaných od dopravního technologa Ing. Jana Nováka ze společnosti SUDOP Praha a.s. ve spolupráci s investorem, Správou železnic, s.o. Traťové rychlosti pro rok 2000 a 2019 byly víceméně shodné, u vlaků nákladní dopravy byla max. rychlost uvažována 90 km/h (s omezením na 80 km/h). Výhledový stav byl pak pro vlaky osobní dopravy uvažován max. 130 km/h, pro vlaky nákladní dopravy pak dle profilu V100, průměrná rychlost byla uvažována 100 km/h. Pro výpočet jsou pak důležité i další parametry (podíl kotoučových brzd – ve výhledu vyšší, délky vlakových souprav, stav železničního svršku – pružné upevnění).

Rovněž byla navržena protihluková opatření, a to tři typů – 1) ke snížení hlučnosti u zdroje dojde vlivem optimalizace kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu), vlivem obnovy vozového parku, instalací kolejnicových absorbérů (útlum 2-3 dB) a snížením rychlosti vlakových souprav (tohoto využito u nákladních vlaků projíždějících v noční době). 2) opatření u exponovaných objektů (individuální protihluková opatření – výměna oken, těsnění atd.) a 3) výstavbou umělých překážek – protihlukových stěn a clon. Vzhledem k nesouhlasu obcí a správy CHKO s umístěním protihlukových stěn pro jejich dělicí efekt (zástavba obcí), vliv na krajinný ráz a migrační prostupnost však oznamovatel mohl přistoupit pouze k návrhu jiných protihlukových opatření (tj. návrh absorbérů a individuální protihluková opatření). Objekt železničního mostu přes Berounku v Černošicích – Mokropsích (hluk v blízkosti mostu je za stávajícího stavu o cca 10 dB vyšší než v úseku mimo most) je pak nově navrhován jako příhradový s dolní mostovkou, s průběžným kolejovým ložem a pružným upevněním kolejí. Na mostě je v celé délce navrhována antivibrační rohož a kolejnice jsou vybaveny absorbéry. Po pravé straně mostu (ve směru staničení) je navrhováno plné zábradlí ve výšce 1,1 m, které bude plnit protihlukovou funkci. U objektů, u kterých nebudou absorbéry dostatečným opatřením, dojde k aplikaci individuálních protihlukových opatření (s ohledem na nemožnost instalace protihlukových stěn, které se však jeví jako nejvhodnější). Realizace absorbérů má za následek zlepšení akustického klimatu v okolí trati. Uvedená doporučení by měla pomoci k dodržení hlukových limitů pro denní i noční dobu. Individuální protihluková opatření zajistí splnění hygienických limitů ve vnitřním chráněném prostoru staveb. Změna hlukové situace byla řešena i v rámci vyvolaných úprav několika silnic v místech křížení s tratí (podjezdy/nadjezdy Všenory, Dobřichovice, Řevnice, Zadní Třeboň, Karlštejn). U žádného z uvedených míst nedochází vlivem výstavby podjezdu/nadjezdu k významnému negativnímu ovlivnění stávající hlukové situace.

Hluk ze stavební činnosti nebylo možné v současném stavu projektové dokumentace hodnotit (bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace), oznamovatel však navrhuje technická a organizační opatření ke snížení případného hluku (viz str. 253 dokumentace).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivem provozu záměru nedojde k navyšování spotřeby vody. V průběhu výstavby záměru bude využit stávající a následně nový systém odvodnění trati, přičemž odtok do odvodňovacích zařízení bude možný pouze za podmínky neznečištění a nepoškození zařízení, vodních zdrojů a pozemků. Využití technologické vody se předpokládá při kropení rozestavěných částí, aplikaci stříkaných betonů a jako záměsová voda do betonu. Provozní voda pak pro kropení komunikací, mytí komunikací a vozidel a stavebních strojů, přičemž zásobování bude zajištěno buď dovážou v cisternách, popř. napojením na místní vodovodní síť.

V rámci realizace záměru pak mohou být dotčeny vodní toky v okolí záměru, tj. Berounka (především výstavbou mostu) a Všenorský, Nezбудický a Svinařský potok. Při zachování technologické kázně při výstavbě jednotlivých stavebních objektů však nehrozí významné ovlivnění těchto toků. Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodního toku Berounka. Pro období výstavby tak bude vypracován povodňový plán stavby. Stavba nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani do ochranného pásma povrchového vodního zdroje. Z pohledu ovlivnění povrchových vod nebude změněna hydromorfologie útvarů a nebude zhoršován stav jednotlivých ukazatelů a biologických složek útvary. Z pohledu vlivu na podzemní vody může dojít k lokálnímu a dočasnému vlivu, a to výhradně po dobu výstavby.

Vlivy na půdu

Celkový trvalý zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) vyvolaná stavbou činí cca 2,77 ha, požadovaný zábor ZPF nad 1 rok se pak pohybuje v rozpětí 3,32 ha – 4 ha, přičemž plochy dočasného záboru budou po ukončení používání rekultivovány. Převažující výměra odnímaných ploch ZPF se nachází v I. a II. třídě ochrany. Dle orgánu EIA se nejedná o významnou plochu záboru ZPF, konkrétní podoba záboru ZPF (souhlas či nesouhlas se zábořem) je však otázkou navazujících řízení, která jsou vedena mimo proces EIA.

Obdobně je tomu u pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Výměra předpokládaného záboru PUPFL je cca 883 m², dočasného záboru pak 2910 m². Orgán EIA neshledává tento rozsah záboru za významný, souhlas či nesouhlas se zábořem je však otázkou navazujících řízení.

Vlivy na přírodní zdroje

Záměr nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek.

Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy)

Součástí dokumentace je příloha č. 3 – Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. Závěrem tohoto hodnocení je uvedeno, že v území byla zjištěna přítomnost zvláště chráněných rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. a přítomny (především v okolí PR Voškov) jsou rovněž druhy uvedené v Červeném seznamu ČR. Oznamovatel však navrhl opatření (str. 81-83 hodnocení, popř. str. 315 a 316 dokumentace), jejichž dodržením (společně s opatřeními stanovenými v tomto závazném stanovisku) nedojde k zániku jejich populací v území a vliv na uvedenou složku ŽP by měl být co nejvíce eliminován. Rovněž došlo k zaznamenání výskytu řady zvláště chráněných a ohrožených druhů živočichů (přelet, nebo přímá vazba na vegetaci). Výše uvedenými opatřeními však bude zajištěna co nejnižší míra jejich ovlivnění. Opatření byla rovněž stanovena tak, aby byla zajištěna co nejvyšší míra prostupnosti území při zachování ekologicko-stabilizační funkce jednotlivých prvků

územního systému ekologické stability. Součástí realizace záměru je kácení dřevin, dendrologický posudek jejich počet odhadl na 462 dřevin rostoucích mimo les. Pro kácení dřevin o obvodu více než 80 cm ve 130 cm výšky a zapojených porostů však bude nutné povolení příslušného orgánu, v jehož gesci je i stanovení přesné podoby náhradní výsadby.

Realizací některých objektů, zejména sanací skalních svahů dojde k ovlivnění hodnot krajinného rázu území. Dle závěru uvedeného hodnocení však záměr představuje únosný zásah do jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Z pohledu vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti lze odkázat na stanoviska vydaná dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., a to Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 018657/2019/KUSK ze dne 8. 2. 2019 a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR č.j. SR/1634/SC/2018-4 ze dne 21. 8. 2018, jenž obě možný vliv na EVL a PO vylučují.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Navrhovaný záměr představuje středně silný zásah do hodnot krajinného rázu. Tento zásah však lze vhodnými prostředky omezit (navržena opatření jak v rámci dokumentace, tak podmínky závazného stanoviska EIA), nelze jej však zcela eliminovat.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví

V rámci realizace záměru dojde k úpravě (rekonstrukce výpravní budovy Zadní Třebaň, rekonstrukce secesní budovy zast. Všenory), či demolici několika objektů (objekty v kolizi s navrhovaným kolejovým řešením a sní související infrastrukturou, především strážních domků, stavědel, ale i obytných domů). V průběhu veškerých zemních prací bude možno provedení záchranného archeologického výzkumu (§ 22 a 23 zákona č. 20/1987 Sb.)

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

Technické řešení je odpovídající dosaženému stupni poznání. V řešení záměru je uplatněna pestrá škála aktivních i pasivních protihlukových opatření. Jedná se zejména o bezстыkové koleje, protihlukové stěny a kolejové absorbéry.

Návrh technického řešení nových železničních podjezdů (Všenory, Řevnice, Zadní Třebaň) je poněkud problematický, a to s ohledem na jejich situování do zátopového území řeky Berounky. Vyhodnocení vlivu jejich realizace na hlukovou a rozptylovou situaci v okolí záměru je však v souladu se stanovenými limity.

Recyklace je částečně lokalizována přímo do prostoru rušeného (nebo upravovaného) úseku železničního náspu. Tím bude dosaženo snížení nároků na dopravu materiálu těžkými nákladními automobily (to je podstatné pro intravilány obcí, kudy má silniční doprava procházet do recyklační základny navržené v záměru).

Vlastní provoz na rekonstruované železniční trati bude z hlediska znečišťování ovzduší bezproblémový. Trať je (a bude) elektrizovaná a budou po ní jezdit moderní vlakové soupravy.

Stabilizace skalních bloků a svahů v přírodní rezervaci Voškov ocelovými sítěmi, se jeví jako přijatelná, za předpokladu vynechání míst s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin.

Problémem zůstává hluk při průjezdu vlaků intravilány obcí v posuzovaném úseku železniční trati. V dokumentaci EIA je deklarováno mírné snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku (hluku) v některých úsecích po rekonstrukci železniční trati v porovnání se současným stavem (a stavem v roce 2000). Je navrženo uplatnění limitů s korekcí pro starou hlukovou zátěž.

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

Záměr byl předložen jako jednovariantní.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

Příslušný úřad obdržel vyjádření k dokumentaci od následujících subjektů:

- Středočeský kraj
- Město Černošice
- Město Dobřichovice
- Městys Karlštejn
- Obec Všenory
- Obec Lety
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Městský úřad Beroun
- Městský úřad Černošice
- Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů
- Spolek na ochranu života v okolí železnice v Černošicích
- Spolek Kvalitní životní prostředí Města Řevnice
- Spolek Na jedné vlně
- Občané – celkem devět samostatných vyjádření (viz níže)

Středočeský kraj

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně)“ bez připomínek.

S ohledem na připomínky ponecháno bez komentáře.

Město Černošice

Město Černošice vítá snahu provést potřebnou rekonstrukci železniční trati na území města a provedení kvalitní rekonstrukce železniční trati podporuje. Tato rekonstrukce by měla být provedena tak, aby trať mohla sloužit primárně pro lokální osobní dopravu jako tzv. příměstská trať, pouze s dočasným využitím pro dálkovou osobní a nákladní dopravu, a to do doby vybudování tunelového spojení Praha - Beroun.

V zájmu odstranění a vypořádání možných překážek v provedení rekonstrukce železniční trati upozorňuje město Černošice na tyto své připomínky a výhrady:

1) návrhová rychlost

Město Černošice požaduje, aby stavební parametry trati v celé délce úseku neumožňovaly vyšší rychlost než 105 km/hod pro rychlostní profily V130 a V150. Město Černošice zároveň požaduje, aby maximální rychlost nepřevyšovala maximální rychlosti požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka ze dne 6. 12. 2018, tj. 90 km/hod. pro nákladní vlaky a 105 km/hod. pro všechny kategorie osobních vlaků (včetně vlaků s naklápěcí skříní) v denních hodinách.

S ohledem na vliv rychlosti na hlukové emise a na současnou převažující velmi neuspokojivou technickou kvalitu souprav nákladní dopravy město Černošice požaduje, aby byla rychlost **nákladních vlaků** při průjezdu zastavěnou částí města do doby úplné obměny vozového parku nákladních vagónů **v nočních hodinách** omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav tak, aby nedocházelo k zbytečnému brždění, které je výrazným zdrojem hluku.

Realizace záměru optimalizace zajistí základní parametry modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC - GC a třídu zatížení D4. Úprava směrových poměrů je řešena tak, aby v ucelených úsecích bylo dosaženo maximální rychlosti 120 km/h pro klasické soupravy a 130 km/h pro soupravy s naklápěcí skříň. Rychlosti v konkrétních úsecích železniční trati jsou stanoveny dopravním technologem a vycházejí z požadavků na optimalizaci trati. Reálná (skutečná) rychlost bude v intravilánech obcí nižší než rychlost maximální.

2) K hluku

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v katastrálním území Černošic nejsou navrhovány vysoké protihlukové stěny. Město Černošice znovu uvádí, že odmítá řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v katastrálním území Černošic plošnou výstavbou vysokých protihlukových stěn, neboť by to mělo devastující dopad na prostředí města a vedlo by (mimo jiné) k rozdělení města.

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku jsou použita další opatření, jako kolejnicové absorbéry hluku. Město Černošice požaduje, aby byla v maximální možné míře použita všechna opatření k tlumení hluku (s výjimkou vysokých PHS) a aby byla zapracována do Dokumentace, a to tak, aby se hluková zátěž po provedené rekonstrukci co nejvíce blížila hygienickým limitům bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž i v úseku, kde tato korekce pro starou hlukovou zátěž má být použita.

Město Černošice proto požaduje prověřit a následně do Dokumentace zapracovat (pokud již nejsou zapracovány):

- možnost tlumení hluku umístěním antivibrační rohože,
- plošné použití bokovnic (kolejových absorbérů) na celém úseku v katastrálním území Černošic v technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností,
- použití mini sound protection walls,
- použití mezikolejových absorbérů (například rohože z pryžových jehlanů, pochozí rohože z hlukově pohltivého materiálu atd.),
- použití pružného uložení kolejí, pryžových podložek pod patu kolejnice, resp. ostatních konstrukčních prvků železničního svršku vedoucích ke snížení zvukové zátěže, a to v technologii s nejvyšší dostupnou účinností,
- závazek pravidelného broušení kolejnic dle předem stanoveného harmonogramu,
- omezení rychlosti provozu vlaků, zejména v nočních hodinách (viz výše),
- prověřit, zda by nebylo možné umístit navrhovanou nízkou clonu na mostě blíže ke zdroji hluku.

Město Černošice dále požaduje, aby v Dokumentaci byla z důvodu přehlednosti a jednoznačnosti (a pro předejití možným zbytečným nedorozuměním, zejména ze strany majitelů objektů dotčených hlukem) uvedena souhrnná tabulka za celý rekonstruovaný úsek v Černošicích, která bude specifikovat

- konkrétní výčet všech plánovaných protihlukových opatření,
- jejich konkrétního umístění v profilu trati,
- konkrétní parametry navrhovaných protihlukových opatření,
- podmínky realizace (nebo nerealizace) navrhovaných protihlukových opatření,
- termín jejich realizace,
- návrhových rychlostí v profilu trati (resp. vzhledem k staničení).

Město Černošice rovněž požaduje, aby navrhovaná individuální protihluková opatření byla s majiteli dotčených objektů závazně projednána již před zahájením rekonstrukce, a nikoliv až po

jejím ukončení na základě ex-post hlukových měření (tím samozřejmě není vyloučeno případné doplnění těchto individuálních opatření v návaznosti na provedená hluková měření).

Použitím všech dostupných protihlukových opatření (s výjimkou použití vysokých PHS, jejichž plošné použití Město Černošice odmítá) lze dosáhnout výrazného snížení hlukové zátěže, což Město Černošice považuje z hlediska snahy o přiblížení se k hlukovým limitům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění, za velmi podstatný příspěvek, jakož i důležitý krok k úspěšné realizaci záměru rekonstrukce.

Použití vysokých protihlukových stěn (nad 150 cm) není sice v záměru navrženo, ale nelze je zcela vyloučit. Jako ochrana proti hluku jsou totiž účinné. Při vhodném přírodně architektonickém řešení (členitost, vegetace, barevnost) nejsou rušivým prvkem. Bariérou je vlastní železniční trať a nikoliv protihlukové stěny.

Protihluková opatření, uvedená ve vyjádření, jsou začleněna do závazného stanoviska.

Požadovaná souhrnná tabulka za celý rekonstruovaný úsek může být zpracována v rámci stavební dokumentace a projednávání s majiteli dotčených objektů proběhne v rámci stavebního řízení.

3) K hlukové studii

Město Černošice má následující námítky k předložené hlukové studii. Výhledový stav objemu dopravy v tabulce č. 68 na straně 179 odpovídá, pokud jde o noční vlaky (v úseku Radotín – Černošice), které jsou z hlediska hluku nejvíce zatěžující, již téměř současnému stavu a může být podhodnocen.

V hlukové studii nejsou vyhodnoceny vlivy navýšení objemu dopravy z titulu dokončení elektrifikace trati do NSR, z titulu plnohodnotného začlenění trati jako součást III. tranzitního mezinárodního železničního koridoru, které optimalizace trati umožní, z titulu naplnění celoevropského cíle převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční dopravu, v němž optimalizace tohoto mezinárodního železničního koridoru hraje významnou roli (zdroj: Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 - 2023 s výhledem do roku 2030 na straně 6, Ministerstvo dopravy ČR), zahuštění osobní dopravy - plánované zkrácení intervalu příměstské dopravy na 10 minut, které je na dokončení optimalizace také přímo závislé.

V hlukové studii rovněž není vyhodnocen dopad na hlukovou situaci dalších podstatných změn, které optimalizace trati umožní, jako navýšení průjezdné rychlosti vlaků (rychlejší = hlučnější), přesunu nákladní dopravy více do nočních hodin (mezi osobní vlaky v 10minutovém intervalu během dne se nákladní vlaky nemusí vejít), zvětšení průjezdního profilu a zvětšení ložné míry (umožnění jízdy těžších nákladních vlaků, větší a těžší = hlučnější).

Město Černošice požaduje, aby hluková studie byla upřesněna a doplněna zejména v těchto oblastech:

- výhledový stav uvažovat pro delší období, minimálně 10 let po dokončení optimalizace (tj. rok 2036),
- vyhodnotit vliv: o navýšení objemu dopravy z titulu dokončení elektrifikace trati do NSR, z titulu plnohodnotného začlenění trati jako součást III. tranzitního mezinárodního železničního koridoru, které optimalizace trati umožní, z titulu naplnění celoevropského cíle převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční dopravu, v němž optimalizace tohoto mezinárodního železničního koridoru hraje významnou roli, zahuštění osobní dopravy - plánované zkrácení intervalu příměstské dopravy na 10 minut, které je na dokončení optimalizace také přímo závislé, o navýšení průjezdné rychlosti vlaků (rychlejší

= hlučnější), o přesunu nákladní dopravy více do nočních hodin (mezi osobní vlaky v 10 minutovém intervalu během dne se nákladní vlaky nemusí vejít), o zvětšení průjezdního profilu vlakových souprav (umožnění jízdy větších nákladních vlaků, větší = hlučnější), o zvětšení ložné míry vlakových souprav (umožnění jízdy těžších nákladních vlaků, těžší = hlučnější).

Optimalizace posuzovaného úseku trati 171 neumožní plnohodnotné začlenění tohoto úseku do III. tranzitního mezinárodního železničního koridoru. Proto je připravována nová trať Praha – Beroun/Hořovice s uvažovaným zahájením provozu od roku 2035, a to ve variantě tunelu v úseku Smíchov – Beroun (C1 dle příslušné SP). Po zprovoznění tunelu je uvažováno s primárním vedením dálkové nákladní i osobní dopravy tunelem, tj. mimo údolní trať 171. Na trati 171 v údolí řeky Berounky bude provozována pouze regionální osobní doprava – špičkový interval 10 min v úseku Praha – Řevnice, 30 min v úseku Řevnice – Beroun, a 8 vlaků dálkové (primárně v denní době) a 2 vlaky místní nákladní dopravy (obsluha Dobřichovic). Také z těchto, výše uvedených důvodů, nedává smysl zpracovávat hlukovou studii k roku 2036.

4) K zeleni

Město Černošice navrhuje, aby byla Dokumentace doplněna o koncepci řešení zeleně a aby byla dostatečným způsobem kompenzována redukce stávající zeleně novou výsadbou a ozeleněním vybraných prvků stavby (např. opěrné zdi). Prostor stavby by měl být (samozřejmě v souladu s platnými předpisy, pozemek investora je v některých místech dostatečně široký) využít také k umístění zeleně, čímž by mohly být alespoň částečně kompenzovány ekologické dopady stavby.

Město Černošice navrhuje, aby součástí Dokumentace bylo také posouzení stavby z hlediska zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, neboť stavba prochází mimořádně cenným silně urbanizovaným územím Českého krasu.

V letech 2018-19 byl zpracován Dendrologický průzkum, který je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí pro záměr „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“. Dendrologický průzkum byl zpracován jako podklad pro žádost o vydání závazného stanoviska orgánu ochrany přírody z důvodu kolize záměru s dřevinnou zelení. Uskutečnění záměru vyvolává nutnost skácení kolizních stromů a keřů mimo lesní zeleně, a to včetně kácení pro zajištění bezpečného provozu na železniční trati. V rámci průzkumu jsou specifikovány požadavky na kácení dřevin, vyvolané záměrem, ve členění podle jednotlivých obcí. V podrobné situaci (v měřítku 1:1000) je zakreslena poloha jednotlivých dřevin. V tabelárním přehledu je uvedeno: pořadové číslo dřevin, druhové jméno české, druhové jméno vědecké, forma (strom, skupina stromů, keř, porost dřevin atp.), obvod kmene v cm ve výšce 1,3 m nad zemí (pouze u stromů), celková výška v m, plocha porostu (porosty, keře), parcelní číslo, poznámka týkající se zdravotního stavu, poškození, vzhledu, případně podrostu.

Součástí Dendrologického průzkumu je také návrh ochrany dřevin po dobu stavby:

Zeleň na plochách zařízení staveniště bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby a z toho i vyplývají povinnosti ochrany zeleně. Po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavebních činností v souladu s ČSN 83 9061. Stromy je nutné zabezpečit před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji, a to oplocením o výši 1,8 m. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem. Dále je nutno dřeviny ochránit před chemickým poškozením,

zamokřením, zaplavením, tepelnými zdroji, navážkami, dočasným zatížením, dočasným poklesem spodní vody a před uzavřením půdního povrchu stavebními konstrukcemi.

Dále je potřeba zdůraznit, že rozsah kácení dřevin, navržený v Dendrologickém průzkumu, lze považovat za maximální. Ke kácení jsou navrženy i vzrostlé stromy (obvod kmene nad 80 cm), které mohou mít význam pro hnízdění ornitofauny (např. doupné stromy) a jako útočiště pro netopýry. V některých případech bude dostačujícím opatřením provedení redukce koruny (bezpečnostní řez). Navrženy ke kácení jsou rovněž velké plochy keřových porostů (celkově přes 6,16 ha keřů). Zdůvodnění je však s ohledem na fázi přípravy záměru uvedeno pouze v obecné rovině. Je potřeba ho konkretizovat pro jednotlivé porostní skupiny nebo plochy. Uvedené nedostatky však budou řešeny v rámci povolovacího řízení ke kácení dřevin.

Posouzení vlivu na ráz krajiny je součástí Dokumentace EIA a příloh k této Dokumentaci.

5) Ke kolejovým spojkám

Město Černošice požaduje užití kolejových spojek pro minimálně 60 km/hod v odbočce Berounka a uzpůsobení geometrických parametrů koleje v sousedícím oblouku (součást navazující stavby), a to tak, aby byla zajištěna maximální plynulost jízdy všech souprav měnících traťovou kolej v odbočce.

Město Černošice považuje za jediné dlouhodobě udržitelné řešení problematiky železniční dopravy v katastru města Černošice (a ostatních obcí na trati č. 171), zejména pak negativních dopadů provozu na životní prostředí, vybudování plnohodnotného přímého (tunelového) spojení mezi Prahou - Smíchov a Berounem, které by umožnilo přesunout dálkovou osobní a nákladní dopravu (jakožto největší zdroj hluku z železniční dopravy) mimo stávající trať v údolí řeky Berounky.

V Dokumentaci EIA na str. 12 je uvedeno samotným oznamovatelem, že výhybky budou vyprojektovány s pohyblivou srdcovkou. Prostorová konfigurace podle Dokumentace EIA umožňuje max. rychlost v odbočné větvi výhybky 50 km/h.

Akceptovatelné požadavky, týkající se životního prostředí, jsou zahrnuty do závazného stanoviska.

Město Dobřichovice

Vyjádření k Dokumentaci vlivů předmětného záměru na životní prostředí obsahuje celkem 17 požadavků, týkajících se převážně realizace záměru. Další strukturované připomínky pod body a-g se týkají převážně doby následné existence a vlivu hotové stavby. Příloha vyjádření: „Souhrnné vyjádření města Dobřichovice k projektu optimalizace trati Praha – Beroun“ sumarizuje požadavky města Dobřichovice. Další dvě přílohy obsahují zakres návrhu podchodu pro pěší.

Body 1-3, 5 se týkají požadavku snižování prašnosti při výstavbě a čistoty dopravních prostředků.

Body 4, 7 havarijního plánu a havárií, bod 6 skladování nebezpečných odpadů, bod 8 zákazu spalování odpadů.

Body 9, 10 ochrany dřevin, včetně jejich kořenového systému.

Body 11 - 15 se týkají řešení dopravních tras ke schválení před zapracováním do projektu s uvedením celkové předpokládané projeté tonáže, s uvedením maximálního počtu průjezdů těžkých nákladních vozidel za den na jednotlivých úsecích tras v oblasti Dobřichovic. Most a celá ulice Palackého jsou vyjmuty ze sítě státních silnic. Most má zatížitelnost 22 t, používáním nákladními vozy by utrpěl. Město žádá, aby most přes Berounku, který je v majetku města, byl

používán pouze pro převoz betonu z betonárky Lety, na místní skládky bioodpadu nebo komunálního odpadu.

Pro dopravu zemin, štěrků, sutí lze použít pouze silnici III. tř. přes Všenory nebo cestu mezi Dobřichovicemi a Řevnicemi podél trati vlevo. Město žádá o provedení výpočtu zkrácení životnosti mostu na základě porovnání dnešního běžného zatížení na mostě s navrhovaným. Vypočtené zvýšené opotřebení mostu bude následně oceněno nájmem.

Během realizace dojde k omezení provozu (vyloučení provozu) v ulici Tyršova. Město žádá o předložení návrhu objízdných tras ke schválení před zapracováním do projektu. V případě uzavírky Tyršovy ulice žádá o vedení objížděk přes Řitku a Řevnice nebo přes Radotín a Černošice. Město Dobřichovice nepovolí objíždění uzavírky přes Brunšov a Krajníkovu ulici. Průjezd touto komunikací bude povolen složkám IZS, linkovým autobusům a místním občanům na vydané povolení. Pokud bude omezení v Tyršově jen částečné, lze uvažovat s řízením (pozn. vyjádření nedokončeno).

(14) Cesta mezi Dobřichovicemi a Řevnicemi podél trati vlevo je v současné době nezpevněná, prašná. Město žádá o sdělení předpokládaného zatížení na této cestě, frekvence jejího používání během stavby a o provedení jejího zpevnění (bezprašný kryt) včetně výhyben a odvodnění postranním příkopem nebo rigolem před stavbou. Jako nezpevněná bude velkým zdrojem prašnosti a dojde k jejímu zničení. Musí zde být omezena rychlost na 15 km/h a vjezd nákladních aut do 30 t. V projektu žádá o vyřešení dopravy k rekonstrukci propustků, návěstních lávek, kabelových tras a dalších lokálních objektů v trati. Pro železniční svršek a spodek platí následující bod.

(15) V traťových úsecích mezi Dobřichovicemi a Řevnicemi a přes Všenory rekonstruovat železniční svršek a spodek kontinuálním způsobem z kolejí, aby byly hmoty dopravovány po kolejích.

Bod 16 se týká požadavku provádět vrtání pilot a bourací práce (či jiné velmi hlučné práce) výhradně v denní době v pracovních dnech. V noci pouze výjimečně ojedinělé případy vyžadující celkové vyloučení provozu dráhy. Takové případy 14 dní předem oznámit na MěÚ.

V bodě 17 je žádost o zapracování povinnosti koordinace stavby se záměrem města Dobřichovice rekonstruovat též část propustku v ev. km 20,427 i pod ulicí Tyršovou.

Další strukturované připomínky pod body a-g se týkají převážně doby následné existence a vlivu hotové stavby.

a) Ochrana proti hluku a vibracím: použití výhybek s pohyblivými hroty srdcovek, svaření kolejnic do bezстыkové koleje, použití bokovnic, nesouhlas s vybudováním protihlukových stěn vyšších než 1m na katastru města, pohltivý povrch opěrné zdi pod Tyršovou na celou výšku včetně svodidlové zídky, výměna oken.

b) Ochrana ovzduší: náhradní výsadba dřevin po skončení stavby.

c) Ochrana vod: vlivu podjezdu a jeho odvodnění na hladinu podzemních vod a na okolní studny.

d) Ochrana přírody a krajiny: provést náhradní výsadby dřevin.

e) Ochrana živočichů: propustky migračně prostupné pro živočichy.

f) Řešení dopravy: zachovat obousměrný průjezd ulic Svážnou, vyřešit a vyznačit pohyb chodců přes přejezd do ulice Všenorská, pohyb chodců přes přejezd u mostu přes řeku Berounku, návrh podchodů tak, aby pěší doprava na most a na lávku byla přes dráhu převedena mimoúrovňově, napojení ulic Krajníkova a Strmá na Tyršovu řešit jako křižovatku s přechodem pro chodce,

uzamykatelné přístřešky na kola s dostatečnou kapacitou ve stanici, sladit architektonické řešení staveb s jejich okolím, podjezd do Všenorské ulice.

Posoudit možnost odvést srážkové vody gravitační kanalizací přímo do Berounky. Je to jen o 50 m dál (o 20%) než do sousedního Všenorského potoka a nepřináší to trvalé náklady na elektrickou energii a problém v případě poruch čerpadla nebo v případě jeho nestíhání. Dále žádáme o posouzení vlivu na podzemní vody a okolní studny tak, abychom mohli posoudit vliv návrhu v rámci EIA.

Zachovat průjezdnost evakuační komunikace mezi mostem přes Berounku a železniční tratí (sjezd z mostu před přejezdem směrem k řece) ve stávající podobě.

g) Řešení stavebních objektů: osvětlení v podchodech a podjezdu, rampu a schodiště do podchodů zakrýt proti dešti zastřešením a bočním zasklením, na peronech nebo alespoň u výpravní budovy provést vyvedení pitné vody za účelem umytí rukou cestujících, umytí ovoce při čekání, natočení pitné vody.

Požadavky k DUR (bod. 17 z 8.1.2020) mimo další: Město trvá na zajištění dopravní obslužnosti Všenorské ulice, resp. celé lokality V Luhu podjezdem (nejlépe v místech, jak byl navržen v dokumentaci z 4/2019).

Město Dobřichovice se nevyjádřilo k Oznámení EIA v rámci zjišťovacího řízení. Připomínky a požadavky města Dobřichovice jsou nicméně v Dokumentaci EIA převážně řešeny a jsou rovněž částečně zahrnuty do závazného stanoviska. Další požadavky je vhodné řešit v rámci DUR a územního řízení a dále v rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení.

Podstatné a akceptovatelné požadavky, týkající se životního prostředí, jsou zahrnuty do závazného stanoviska.

Městys Karlštejn

Městys Karlštejn požaduje v zastavěném území městyse a rovněž v oblasti připravované výstavby „Za Dvorem“ realizovat protihluková opatření – instalaci antivibračních rohoží v kolejovém svršku.

Požadavek je součástí závazného stanoviska.

Obec Všenory

Obec požaduje vybudování šesti parkovacích míst na zpevněném povrchu pod železničním mostem přes řeku Berounku, jako alternativu k dosavadnímu divokému parkování v klidové zóně u jezu.

Osazení protipovodňových vrat u podjezdu u rybníka Louže. A dále rozšíření podjezdu u rybníku Louže, aby byl umožněn průjezd pro vozidlo svozové firmy (minimálně výška 5 x šířka 4m); nebude-li to technicky proveditelné, pak rozšíření takové, aby byl umožněn průjezd vozidel RZS (minimálně výška 3m x šířka 3m). V případě, že by tato varianta nebyla realizovatelná, požaduje plné obnovení zadržovaného podjezdu v těsné blízkosti stávajícího podjezdu u Louže (opět doplněného protipovodňovými vraty).

Zpracování studie vlivu hluku, vibrací a frekvenčního spektra na okolí při provozu měnírny.

Požaduje architektonickou úpravu pláště měnírny na základě požadavků obce tak, aby zapadala do krajinného rázu. Stanovení konkrétní doby trvání dočasné stavby měnírny. Realizaci komunikace se zpevněným povrchem v rozsahu od železničního přejezdu až po objekt měnírny na místě stávající příjezdové cesty.

Zpracování variantního řešení podchodu železniční zastávky bezbariérového přístupu na obě nástupiště, a to jak v podobě rampy, tak v podobě výtahu nebo jejich kombinace (tedy mít zde rampy i výtahy). Požaduje studii řešení odvedení průsaku spodních a dešťových vod z podchodu a zhodnocení dopadu na životní prostředí při běžné situaci i v extrémních podmínkách (povodně, přívalové deště) za předpokladu zadržení vody v krajině. Přípojku vody a kanalizace do budovy zastávky ve směru na Prahu. Požaduje celkovou revitalizaci zastávky ve směru Prahu včetně zachování celé dřevěné části čekárny včetně původních lavic.

Požaduje zajištění dalších parkovacích míst ve směru na Prahu, ulice U Silnice, případně zajištění dalších alternativních parkovacích míst v bezprostředním okolí.

Přejezd/nadjezd u železniční zastávky Všenory. V současné době je křížení trati zpracované ve dvou variantách a o finální podobě křížení rozhodne zastupitelstvo obce a bude řešeno v rámci územního řízení či v dalším projednávání EIA. Požaduje studii vlivu stavby nadjezdu a přejezdu na krajinný ráz daného území. Požaduje, aby závory (při variantě přejezd) byly umístěny přes celou šířku komunikace a aby v zájmu bezpečnosti byly umístěny kamery v prostoru podchodu, nástupiště a přejezdu.

Podjezd Všenory (19,180 km). Podjezd je situován do údolní nivy řeky Berounky v blízkosti záplavové oblasti a jeho výstavba a veškeré dopady provozu ovlivní mokřadní ekosystémy v okolí včetně režimu podzemních vod a dopravní zátěže v obci Všenory.

Požaduje proto vytvoření studií, které zohlední:

- a) vliv na biotu (botanické, entomologické a vertebratologické průzkumy),
- b) vliv na odtokové poměry a vliv stavby a provozu na zadržování vody v krajině při průměrných ročních podmínkách a při extrémních situacích (povodně, náhlé přívalové deště)
- c) dopad na režim spodních vod,
- d) emisní a hlukový dopad provozu čerpadel při prakticky nepřetržitém provozu z důvodu umístění v údolní nivě a při předpokládané nadměrné zátěži čerpadel v extrémních podmínkách,
- e) bezpečnost a rizika použití podjezdu při běžných (podzimní deště) a extrémních (náhlé přívalové deště, povodně) situacích.

Dále požaduje:

f) Zpracování Hlukové a emisní studie, která zjistí současné poměry v ulici Květoslava Mašity, a která zhodnotí vliv potencionálního nárůstu provozu v této oblasti. Tato komunikace je již v současné době kapacitně nedostatečná.

g) Analýzu budoucí situace dopravy i vzhledem k bezpečnosti obyvatel Všenor, např. budovy základní školy a kulturního domu stojí v blízkosti exponované komunikace Květoslava Mašity.

Vybudování šesti parkovacích míst na zpevněném povrchu pod železničním mostem přes řeku Berounku, jako alternativa k dosavadnímu divokému parkování v klidové zóně u jezu není součástí záměru optimalizace. Budování parkoviště v nivě řeky Berounky a zároveň v zátopovém území není vhodné.

Osazení protipovodňových vrat u podjezdu u rybníka Louže není potřebné, neboť území za náspem železniční trati bude při povodni zaplaveno zpětným vzduším z řeky Berounky z prostoru železničního mostu přes Berounku.

Případné rozšíření podjezdu u rybníku Louže, respektive jeho parametry, budou řešeny v rámci dokumentace pro stavební povolení.

Požadavky na zpracování studie vlivu hluku, vibrací a frekvenčního spektra na okolí při provozu měnírny. Požadavek architektonické úpravy pláště měnírny na základě požadavků obce Všenory tak, aby zapadala do krajinného rázu. Stanovení konkrétní doby trvání dočasné stavby měnírny. Realizaci komunikace se zpevněným povrchem v rozsahu od železničního přejezdu až po objekt měnírny na místě stávající příjezdové cesty. Uvedené požadavky jsou zpracovány do závazného stanoviska.

Detailní řešení železniční zastávky Všenory, včetně podchodu, parkování ad., bude součástí dokumentace pro stavební povolení.

Realizaci podjezdů/nadjezdů MŽP OVSS I i s ohledem na výsledky rozptylové a hlukové studie spolu se zvýšením bezpečnosti provozu na trati obecně podporuje. Zákaz vybudování podjezdu/nadjezdu je z pohledu MŽP OVSS I významným zásahem do podoby stavby, ke kterému němuž není kompetentní. Otázka jejich případné realizace je věcí navazujících řízení a dalších jednání.

Akceptovatelné a realizovatelné požadavky, týkající se životního prostředí, jsou zahrnuty do závazného stanoviska.

Obec Lety

Ve svém vyjádření požaduje:

1) Projekt Optimalizace trati připravit tak, aby nic nebránilo budoucímu zřízení železniční zastávky Lety v přímém úseku trati cca km 21,740-21,990. Železniční zastávka Lety je součástí platného územního plánu obce Lety a od roku 2015 je též součástí Dopravního plánu Středočeského kraje.

2) Propustek evid. km 21.995. Navržen je rámový prefabrikovaný propustek š/v = 1,5/2,5 m. Navržená šířka 1,5m tohoto propustku je nedostatečná pro jeho uvažované využití: a) pěší propojení mezi nástupišti zastávky Lety, b) vedení uvažované cyklostezky. Obec Lety požaduje zvětšení šířky propustku na 3 m.

3) Délka nástupišť. Během optimalizace nedojde ke zkrácení nástupišť, nýbrž naopak k prodloužení nástupišť ve 3 zastávkách, které nyní neumožňují plné obsluhu cestujících ze 3 spojených jednotek City Elephant, tj. na délku cca 250 m.

4) Dobřichovice, ulice Tyršova. V dokumentaci se píše: a) Dobřichovice: Součástí úpravy je také rekonstrukce a rozšíření Tyršovy ulice a přilehlého chodníku. Po úpravě bude mít vozovka š. 6,0 m a chodník 2,0 m. b) 20,19 – 20,33 Dobřichovice, ulice Tyršova, přiblížení jedné koleje k souběžné silnici V dokumentaci není nikde zmíněna nutnost vybudování nového opěrného systému, na němž bude založena rozšířená ulice Tyršova. Stávající svah je svým sklonem na hraně soudržnosti a při rozšíření ulice a chodníku, celkem o 2 m oproti stávajícímu stavu a současném navrženém posunu koleje směrem k souběžné silnici, není možné svah a na něm umístěnou komunikaci udržet. Budování takového opěrného systému bude s největší pravděpodobností znamenat i dlouhodobou uzavírku ulice Tyršova.

Vytvořit podmínky pro budoucí zřízení železniční zastávky Lety v přímém úseku trati cca km 21,740-21,990 je částečně zahrnuto do závazného stanoviska. Výstavba železniční zastávky Lety není součástí záměru. Případné využití zastávky by vyžadovalo výstavbu mostu nebo lávky přes řeku Berounku.

Rozšíření propustku (staničení km 21.995) na 3,0 m z důvodu uvažovaného využití pro pěší jako propojení mezi nástupišti zastávky Lety a vedení uvažované cyklostezky není zahrnuto do závazného stanoviska. Propustek km 21.995 je navržen jako rámový prefabrikovaný a jeho navržené parametry jsou dostatečné: š/v = 1,5/2,5 m. Je nutné vzít v úvahu, že těleso železniční

tratě zde plní i protipovodňovou funkci. Navržená šířka 1,5m tohoto propustku je dostatečná pro jeho uvažované pěší využití. Případné napojení propustku na stávající cyklotrasu (3. Po stopách českých králů) by vyžadovalo výstavbu mostu nebo lávky přes řeku Berounku.

V rámci řešeného úseku se nacházejí železniční stanice Dobřichovice, Řevnice, Zadní Třebáň a Karlštejn. Ve všech stanicích dojde k vybudování nástupišť délky 220 m a výšky nad TK 550 mm (podle Dokumentace EIA). V zastávce Všenory dojde taktéž k vybudování nástupišť, která splňují výše uvedené parametry.

Rekonstrukce a rozšíření Tyršovy ulice a přilehlého chodníku bude detailně řešena v rámci dokumentace pro stavební povolení.

Relevantní a akceptovatelné požadavky jsou zahrnuty do závazného stanoviska (pokud není výše uvedeno jinak, nebo budou řešeny v rámci dokumentace pro stavební povolení).

Krajský úřad Středočeského kraje

Z hlediska zákona o ochraně ovzduší uvádí, že s ohledem na skutečnost, že se jedná o elektrifikovanou trať, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí.

Výpočet krátkodobých i průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek a doby překročení hraničních hodnot koncentrací pro účely rozptylové studie byl proveden podle metodiky SYMOS '97. Vzhledem ke stupni projektové přípravy není přesně stanoveno využití jednotlivých zdrojů emisí během realizace stavby. Z tohoto důvodu byl jako výpočtový stanoven rok 2025 s využitím všech uvažovaných zdrojů v tomto roce.

Na základě zpracované rozptylové studie, kde je posouzen provoz recyklační linky a drážního stroje určeného pro zřizování konstrukčních vrstev pražcového podloží (vyjmenovaný stacionární zdroj), je možné konstatovat, že realizace stavby může krátkodobě zvýšit hodnoty maximálních koncentrací PM10, nepovede však k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dotčené lokalitě.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Z hlediska ochrany ZPF uvádí, že platí připomínky k ochraně ZPF uplatněné v rámci vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí k oznámení záměru. Záměr vyžaduje trvalé odnětí i dočasné odnětí delší než 1 rok a kratší než 1 rok stávající zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Zábory se nachází převážně na pozemcích I. a II. třídy ochrany. Je upozorněno na zákonné povinnosti.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Z pohledu zákona o lesích uvádí, že nemá připomínky, jelikož nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa o výměře nad 1 ha. Pro vyjádření k záměru je kompetentním orgánem státní správy lesů Městský úřad Černošice a Městský úřad Beroun.

Krajský úřad dále uvádí, že k záměru jako takovému si následně investor podá žádost o vydání závazného stanoviska dle ustanovení § 14 odst. 2 zákona o lesích a poté podá žádost o dočasné odnětí. Obě podání budou učiněná u kompetentních orgánů státní správy lesů, tedy Městského úřadu Černošice, odbor životního prostředí, a Městský úřad Beroun, odbor životního prostředí.

S ohledem na skutečnost, že výše předpokládaných záboru je do 1 ha, je dle ustanovení § 48 odst. 2 písm. c) zákona o lesích, kompetentním orgánem státní správy lesů obec s rozšířenou působností. Jestliže nedojde k dohodě mezi výše uvedenými kompetentními orgány, lze postupovat v souladu s ustanovením § 11 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Z pohledu ochrany přírody a krajiny uvádí, že platí připomínky k ochraně přírody a krajiny uplatněné v rámci vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí k oznámení záměru. Jedná se o následující připomínky.

Z hlediska přírodních rezervací a přírodních památek a jejich ochranných pásem Krajský úřad nemá připomínky, neboť se plánovaný záměr nenachází v ochranném pásmu ani v samé blízkosti zvláště chráněného území v kategorii přírodní rezervace či přírodní památka.

Z hlediska skladebných částí ÚSES upozorňuje, že navrhovaný záměr protíná regionální biocentrum Svahy u Let (RBC 1412) a nadregionální biokoridor Karlštejn, Koda – K59 (NRBK 56), kterého se záměr v průběhu trasy bodově dotýká. Záměr se bodově dotýká i RBC Voškov (RBC 1530).

Dále požaduje, aby byly respektovány základní ochranné podmínky zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů uvedené v ustanovení § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb. Před realizací záměru je nezbytné získat výjimku ze zákazů, vydávanou formou samostatného správního rozhodnutí podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Toto vyjádření vydává pouze pro k. ú. Zadní Třebaň, Řevnice, Lety u Dobřichovic, Dobřichovice, Všenory a Černošice. K. ú. Běleč u Litně a Poučnick se nachází v CHKO Český kras, kde vykonává státní správu v ochraně přírody a krajiny Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky.

Je poukazováno na požadavky plynoucí z platné legislativy. Podmínky na ochranu přírody a krajiny jsou zpracovány do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje posoudila Dokumentaci EIA z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví a možných zdravotních rizik, vyplývajících pro populaci exponovanou v dotčeném území a konstatuje, že lze vydat souhlasné stanovisko.

V lokalitách podél plánovaného záměru jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze železniční dopravy a nelze zde vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování a rušení spánku. Realizace záměru předpokládá snížení hlukového zatížení navrhovanými protihlukovými opatřeními ve formě kolejových absorbérů a IPO (individuální protihluková opatření). Navržená opatření povedou ke snížení hlukového zatížení obyvatel a tím i ke snížení zdravotních důsledků.

Z hlediska zdravotních rizik je rozdíl v akustickém vlivu v současné době a ve výhledovém stavu s navrženými protihlukovými opatřeními významný.

Na základě provedení vyhodnocení odhadu zdravotních rizik lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru nebude tato aktivita představovat zvýšené zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí

Oddělení ochrany ovzduší: Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Oddělení ochrany vod: Z pohledu ochrany vod nemá připomínky.

Oddělení odpadového hospodářství: Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Oddělení ochrany přírody: Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nemá k předložené dokumentaci připomínky.

Oddělení ochrany lesa: Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemá k předkládané dokumentaci žádné připomínky.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Beroun

K předloženému záměru odbor životního prostředí MěÚ Beroun sděluje, že při dodržení všech opatření, navržených v předložené dokumentaci nemá námitek k posuzovanému záměru.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Černošice

Vodoprávní úřad nemá k předložené dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, připomínky.

Orgán ochrany přírody nemá k předložené dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, připomínky.

Orgán odpadového hospodářství nemá k předložené dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, připomínky.

Orgán ochrany ovzduší nemá k předložené dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, připomínky.

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

Orgán státní správy lesů nemá k předložené dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, připomínky.

Vzhledem k obsahu připomínek ponecháno bez komentáře.

Spolek na ochranu života v okolí železnice v Černošicích

Spolek na ochranu života v okolí železnice v Černošicích (dále Spolek) ve svém vyjádření uvádí, že v důsledku optimalizace dojde k nárůstu hlukových emisí.

Uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž pro tuto stavbu je chybné a není v souladu s legislativou.

V případě železničního mostu přes řeku Berouнку ve městě Černošice (umístění v km 16,7 trati) bude konstrukce stávajícího mostu zcela odstraněna a bude od základů postaven nový most.

Limity s korekcí pro starou hlukovou zátěž se mohou dle § 12 odst. 5 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. uplatnit pouze pro případ, kdy se provádí údržba a rekonstrukce železničních drah, železniční trať je vedena v původním výškovém a směrovém vedení.

Spolek upozorňuje na rozporné informace v dokumentaci EIA. Na mostní konstrukci má být instalováno zábradlí, které bude plnit i protihlukovou funkci (viz obrázek č. 41 na str. 226 Dokumentace EIA). V dokumentaci je rozpor v informaci, zda zábradlí s výplní bude na obou stranách nebo jen na jedné straně mostu. Například na straně 223 je uvedeno: „na mostě je umístěna na obou vnějších stranách pohltivá protihluková stěna výšky 1,1 m....“, ale na straně

170 je zmíněna už pouze pravá strana mostu „po pravé straně mostu (ve směru staničení) bude kolem trati plné zábradlí ve výšce cca 1 metr, které bude plnit i protihlukovou funkci“.

V Dokumentaci EIA se na straně 170 uvádí, že „na mostě je v celé délce navrhována anti vibrační rohož a kolejnice jsou vybaveny absorbéry.“, kdežto ve schéma mostu na straně 226 ale absorbéry zakreslené nejsou.

Spolek požaduje zvýšit navržené zábradlí/stěnu s protihlukovou výplní o výšce 1,1 m na výšku 2,0 m.

Spolek upozorňuje na skutečnost, že v hlukové studii je současný i výhledový stav objemu dopravy silně podhodnocen. Tím je podhodnocena i výhledové hluková zátěž v okolí železniční tratě.

Spolek požaduje uplatnění hlukových limitů bez korekce pro starou hlukovou zátěž. Požaduje realizaci optimalizace železniční tratě s rezervou v plnění hlukových limitů.

Problematika uplatnění staré hlukové zátěže, otázka rekonstrukce nebo nové stavby, problematika mostu přes řeku Berouнку se opakuje ve více vyjádřeních, proto je vypořádána souhrnně níže. Podle názoru příslušného úřadu a zpracovatele posudku EIA je záměr optimalizace rekonstrukcí a nikoliv novou stavbou. I v případě železničního mostu přes řeku Berouнку zůstávají zachovány současné pilíře mostu (budou pouze opraveny). Záměr je vhodné posuzovat i jako celek. Uplatnění korekcí staré hlukové zátěže je však zatím jen návrhem, konečné stanovení a uznání limitů je v kompetenci Krajské hygienické stanice a bude řešeno v rámci navazujících řízení. Výška protihlukové stěny na mostě je otázkou navazujících řízení.

Kvalitní životní prostředí města Řevnice, z.s.

Spolek Kvalitní životní prostředí Města Řevnice, z. s. (dále Spolek) má výhrady k realizaci výstavby nového železničního mostu - silničního podjezdu v obci Řevnice (silnice II/115 Pražská - Pod Drahou). Stávající úroňový přejezd přes železniční trať má být nahrazen podjezdem. Spolek požaduje zachování stávajícího přejezdu. Výhrady se týkají vlastní výstavby: hluk a vibrace, ohrožení zdrojů vody ve studních, nebezpečí poškození případně zřícení budov, kácení stávajících dřevin, nedostatečné řešení protipovodňové ochrany ad. Dále provozu a účinku podjezdu: hluk, vibrace, pokles hladiny vody ve studních, zhoršení přístupnosti nemovitostí.

Spolek vyjadřuje obavu ze zhoršení kvality ovzduší v souvislosti se zvýšením automobilové dopravy v podjezdu. V současné době, při spuštěných závorách, část aut využívá tzv. objížďku ulicí V luhu v Řevnicích. Podle Spolku se jedná o zhruba 1000 aut denně.

Z dostupných studií a příloh je patrné, že výstavba zmíněného podjezdu v nebude mít významný vliv na životní prostředí ve zmíněné lokalitě. Z pohledu hluku sice záměr nespĺňuje hygienické limity, ale ty nejsou splněny ani za současného stavu, tzn. výstavba podjezdu hlukovou situaci nezhorší. Zároveň byla navržena opatření, která by měla hlukovou situaci optimalizovat (str. 241-246 dokumentace EIA). Z hlediska vlivu na ovzduší příslušný úřad vycházel z rozhodnutí imisní situace ve vzorové lokalitě – Všenory. Pro uvedenou lokalitu (u které se předpokládá nejvyšší rozdíl mezi imisními příspěvkem od úroňového křížení) bylo zjištěno, že hodnoty imisních příspěvků v dotčené lokalitě jsou prakticky totožné a rozdíly mezi směrovými a výškovými parametry komunikace nemají zásadní vliv na velikost imisního příspěvku. Kácení dřevin bylo řešeno výše v textu – existuje předpoklad kácení cca 462 dřevin, konkrétní rozsah a podoba (včetně náhradní výsadby) je však otázkou navazujících, resp. následných, řízení.

Obava z navýšení automobilové dopravy je spekulativní a nevychází z žádných doložitelných podkladů.

Na jedné vlně, z.s.

Spolek nesouhlasí s regulací hlukové zátěže podél železniční trati formou vysokých protihlukových stěn. Zároveň požaduje uskutečnit jiná adekvátní opatření ke snížení hladiny hluku, a to na úroveň požadovanou aktuálními hygienickými limity (nelze se spokojit s dodržáním limitů 70 dB pro starou hlukovou zátěž, jakkoliv to legislativa v některých případech umožňuje). Požaduje specifickou ochranu mateřské školky v ulici Václava Křena ve Všenorech (před hlukem).

Spolek žádá použití antivibračních rohoží na železniční most přes Berounku, který je dosud největším zdrojem hluku na trati. Minimálně v místech, kde trať prochází intravilánem obce, spolek žádá o použití bokovnic (kolejových absorbérů). Žádá také o upřesnění hlukové studie.

Spolek žádá uplatnění limitů rychlosti vlaků (tj. 90 km/h pro nákladní vlaky a 105 km/h pro osobní příměstskou dopravu). Pro noční nákladní vlaky požaduje snížení rychlosti na 60 km/h v úseku, kde trať prochází intravilánem obce.

Spolek upozorňuje na nutnost citlivého architektonického řešení železničního mostu přes Berounku a potřebu dostatečné šířky lávky pro pěší, která je součástí tohoto mostu. Dále požaduje osvětlení lávky a její navázání na okolní cestní síť a rovněž vybudování parkoviště pro motorová vozidla pod mostem.

Požaduje obnovení podjezdu pod mokropeskou návsi (u současné křižovatky ulic U Silnice a Na návsi). Žádá o zachování propustku přibližně na půli cesty mezi lokalitami Na Závisti a Benátky jako podchodu pro pěší.

Spolek zdůrazňuje potřebu ochrany rázu krajiny a dřevinné vegetace (zeleně).

Spolek požaduje, aby uvažovaná měnirna byla umístěna v místě bývalé skládky mezi Všenory a Dobřichovicemi.

Dále požaduje důsledné dodržování navržených opatření proti vzniku a šíření emisí během stavby (např. kropení apod.).

Spolek vznáší připomínky k úpravám prostoru vlakové zastávky, resp. stanice Černošice, Všenory a Srbsko.

Spolek kategoricky požaduje, aby byl zcela opuštěn koncept s nadjezdem trati ve všensorské lokalitě U Dubu. Z podkladů k EIA mj. vyplývá, že při stavbě nadjezdu dojde k zvýšení hlukové zátěže i imisí sledovaných látek. Stavba nadjezdu je varianta, která bude mít zcela určitě vyšší zátěž pro okolí, a to v mnoha ohledech. Stavba by však především způsobila nepříjemný zásah do krajinného rázu. Žádá zachování a úpravu současného přejezdu. Přes přejezd ve Všenorech jezdí 76 aut denně (daleko méně než na podobných přejezdech v Dobřichovicích nebo Zadní Třebani).

Spolek požaduje vybudování podjezdu železniční trati v lokalitě u Krijcosu Všenory a napojení na ulici Všensorská v Dobřichovicích.

Požaduje podrobnější rozpracování problematiky odtoku vody (lokalita pod křižovatkou ulic U Silnice a Nad nádražím v katastru Všenor).

Ke snížení hlukové zátěže bylo v rámci dokumentace a s ohledem na memorandum obcí, které použití vyšších protihlukových stěn odmítá, navrženo maximum, které je v současné době možné (absorbéry, individuální PHO, kotoučové brzdy na vlacích, aj.). Byly využity všechny možnosti, které jsou v současné době reálně dostupné a schválené k používání.

V případě snížení rychlosti by muselo dojít ke snížení počtu vlaků, a to i osobních, což není s ohledem na umístění regionu v blízkosti Prahy, pro nikoho žádoucí. Ing. Hladká v rámci veřejného projednání uvedla, že proběhla modelace výpočtů hluku při snížení průjezdnosti vlaků, ale snížení hlukové zátěže není tak dramatické, jak by veřejnost očekávala. Aby došlo k významnějšímu snížení hlukové zátěže, museli by vlaky jezdit rychlostí 40-50 km/h. Uvedené

omezení rychlosti vlaků by však mělo obrovský dopad na celou koncepci vlakové dopravy v dané lokalitě, a proto MŽP nepřísluší o takto významných změnách v rámci závazného stanoviska rozhodnout, nadto když i v rámci navrhovaného stavu jsou plněny hlukové limity (se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž – o možnosti jejího využití však bude rozhodnuto KHS v rámci navazujícího řízení – v rámci procesu EIA KHS použití uvedené korekce nezpochybnila). I v navrženém stavu však vlivem modernizace dojde k poměrně významnému snížení stávající hlukové zátěže.

Architektonické řešení mostu není předmětem procesu EIA. K využívání cyklotras v době výstavby mostů lze odkázat na plán organizace výstavby (bude částí dokumentace pro územní řízení).

K problematice odtokových poměrů Ing. Hladká na veřejném projednání uvedla, že všechny navržené propustky a mostní objekty byly hydrotechnicky posouzeny a v navazujících stupních projektové přípravy budou hydrotechnologické výpočty aktualizovány dle aktuálních dat poskytnutých ČHMÚ. Pokud dojde k navýšení stoletých průtoků, objekty budou následně dle příslušných požadavků upraveny.

Vyjádření občanů (obecně – nejmenováno s ohledem na ochranu osobních údajů)

Občané J. Š., M. Š., E. H. vznesli:

- Nesouhlas s vyšší hlukovou zátěží obyvatel obce a požadavek přijetí adekvátních opatření ke snížení hladiny hluku. Název „Optimalizace trati“ už sám napovídá, že by mělo jít o nejlepší variantu po všech stránkách, což zvýšení hlukové hladiny určitě nepřinese.
- Požadavek modernizace vozového parku zvláště nákladních vlaků.
- Požadavek snížení návrhové rychlosti osobních i nákladních vlaků (včetně nočních) v zástavbě obcí.
- Požadavek řešení cyklistických tras a lávky (součást železničního mostu přes řeku Berounku).
- Požadavek na vybudování parkovacích míst pod železničním mostem přes řeku Berounku (mezi obcí Všenory a městem Černošice).
- Požadavek obnovení podjezdu u strážního domku u rybníka Louže ve Všenorech.
- Nesouhlas s nadjezdem trati ve všensorské lokalitě U Dubu. Požadavek zachování a úpravu současného přejezdu. Požadavek na vybudování podjezdu železniční trati v lokalitě u Krijcosu Všenory a napojení na ulici Všensorská v Dobřichovicích.
- Požadavek na zachování propustku přibližně na půli cesty mezi lokalitami Na Závisti a Benátky jako podchodu pro pěší.
- Zdůraznění potřeby ochrany rázu krajiny a dřevinné vegetace (zeleně).
- Požadavek uvažovanou měnirnu umístit v místě bývalé skládky mezi Všenory a Dobřichovicemi.
- Požadavek na důsledné dodržování navržených opatření proti vzniku a šíření emisí během stavby (např. kropení apod.).
- Připomínky k úpravám prostoru vlakové zastávky Černošice.

Ke snížení hlukové zátěže bylo v rámci dokumentace a s ohledem na memorandum obcí, které použití vyšších protihlukových stěn odmítá, navrženo maximum, které je v současné době možné (absorbéry, individuální PHO, kotoučové brzdy na vlacích, aj.). Byly využity všechny možnosti, které jsou v současné době reálně dostupné a schválené k používání. Použití vyšších protihlukových stěn není vyloučeno, ale bude předmětem navazujícího řízení.

Požadavek na modernizaci vozového parku nemůže být součástí podmínek závazného stanoviska, nicméně z vyjádření Ing. Oldřicha Sládka z ŽESNAD je patrné, že k odměně vozového parku za tišší vozy již v současné době dochází a docházet bude.

Ke snížení rychlosti vlaků a cyklotrasám viz výše (vypořádání námitek spolku Na jedné vlně, z.s.). Otázka výstavby parkovacích míst není předmětem tohoto záměru.

Otázka realizace podjezdů je řešena výše v textu, z pohledu vlivu realizace mimoúrovňového křížení na životní prostředí lze konstatovat, že jejich existence významně neovlivní životní prostředí v dané lokalitě. Otázka jejich vlastní realizace (ano/ne) však bude předmětem navazujícího řízení, z pohledu EIA je jejich případná realizace vyhovující.

Ochrana přírody a krajiny byla v rámci dokumentace a jejich příloh dostatečně řešena a zároveň bude předmětem navazujících řízení.

Navržená opatření k eliminaci šíření emisí během stavby jsou součástí dokumentace a jejich realizace je tak závazná.

Detailní podoba jednotlivých zastávek není v této fázi projektu známá (a z pohledu EIA ani není podstatná) a bude předmětem navazujících řízení.

Občanka M.F.

Požaduje řešit přejezd trati nad Všenorským nádražím. Detailně zpracovat vliv varianty nadjezdu a s ním souvisejících stavebních zásahů, včetně vlivu možného parkoviště na louce, vlivu na krajinný ráz a biotu zde se nacházející. Dále požaduje zpracovat odborné posouzení vlivu stavby nadjezdu ve všech svých důsledcích na životní prostředí. Jako např. vlivu na přírodní společenstva rostlin a živočichů, která byla dosud oddělena tratí a díky ní dobře chráněna před civilizačními zásahy. Přejezd nad Všenorským nádražím je využíván také rybáři, kteří porušují zákaz vjezdu a parkují na trávě u vody.

Požaduje provést náhradní výsadbu dřevin.

V souvislosti s rekonstrukcí železniční zastávky Všenory požaduje vytvořit takové podmínky, které znemožní během stavby úniku zmíněných škodlivých látek (oxidů dusíku, suspendovaných částic a aromatických uhlovodíků) do prostředí. Lokalita patří sama o sobě k velmi nezdravým a rizikovým z hlediska svého mikroklimatu a kumulace zdraví škodlivých látek v ovzduší, nejen pro občany náchylné k plicním onemocněním.

K návrhu podjezdu Všenory (Dobřichovice) uvádí: Mezi Mokropsy a žel. Zastávkou Dobřichovice byly zaznamenány přírodní biotopy. V době od povodní 2002 se postupně právě v této oblasti nivy Berounky začala spontánně objevovat přírodní rostlinná a živočišná společenstva, začaly se sem vracet vzácné druhy živočichů, jako některé druhy žab, bobr, čáp černý, volavka popelavá, potápka roháč a další, z nichž někteří nejsou vůbec v přiložené studii uvedeni. Právě tato oblast okolí řeky, kde se nalézají tato společenstva, by mohla být při rekonstrukci trati a stavbách s ní souvisejících, výrazně ovlivněna. Např. stavba nadjezdu, či podjezdu s přivedením cesty zadem do oblasti Sušárna a díky nim dopravy a možného dalšího rozvoje této oblasti je v této souvislosti riziková. Další přírodní oblastí, která se nachází v bezprostředním kontaktu s tratí a byla zde zcela opomenuta je oblast mokřadu Na Plzeňce.

Vybudovat parkovací místa v oblasti pražské strany nástupiště. A to hlavně v oblasti ulice U Silnice pod nádražím. Pro občany i z hlediska zásahu do krajiny je tato varianta parkování nejvýhodnější a nejšetrnější.

Otázka realizace podjezdů je řešena výše v textu, z pohledu vlivu realizace mimoúrovňového křížení na životní prostředí lze konstatovat, že jejich existence významně neovlivní životní prostředí v dané lokalitě. Otázka jejich vlastní realizace (ano/ne) však bude předmětem navazujícího řízení, z pohledu EIA je jejich případná realizace vyhovující.

Otázka stanovení náhradní výsadby bude předmětem samostatného řízení v rámci navazujícího řízení.

Výstavba parkovacích míst není předmětem tohoto záměru.

Občanka L.N.

Připomínky se týkají podjezdu žkm 19,180 v k.ú. Všenory. Vyjádřen je zdůvodněný nesouhlas s výstavbou tohoto nového silničního podjezdu pod železniční tratí.

Výstavba podjezdu se dotýká vysoce chráněné zemědělské půdy BPEJ třídy ochrany II. (trvalý zábor). Není zohledněn biologický potenciál dotčené lokality z hlediska výskytu obojživelníků, plazů a ptáků na mokřadních a otevřených stanovištích. Jsou zde úkrytová a rozmnožovací stanoviště především pro zástupce místní herpetofauny a ornitofauny (rákosiny, křovinné formace, porosty dřevin a mokřiny). Byl zde zaznamenán výskyt ochránářský významných druhů s ohledem na lokalitu: krutihlav obecný, lejsek šedý, řuhák obecný, na loukách dále otakárek fenyklový a čmelák zemní.

Podjezd bude v budoucnu součástí obchvatu města Dobřichovice, čímž přivede ještě vyšší dopravní zátěž přes obec Všenory, kde již dnes je kapacita komunikace Květoslava Mašity nedostatečná a dojde zde i k navýšení hlukové zátěže.

V předložené dokumentaci chybí jak celosezónní průzkumy botanické, entomologické, herpetologické a ornitologické, tak i studie odtokových poměrů a vliv stavby podjezdu na zadržování vody v krajině. Taktéž není z dokumentace zřejmý vliv stavby podjezdu na spodní vody z mokřadu, a to i s ohledem na zásobování obyvatel lokality Sušárna vlastními studnami. Pozornost by měla být věnována zadržování vody v krajině, revitalizaci mokřadu i obou vodotečí.

Otázka realizace podjezdů je řešena výše v textu, z pohledu vlivu realizace mimoúrovňového křížení na životní prostředí lze konstatovat, že jejich existence významně neovlivní životní prostředí v dané lokalitě. Otázka jejich vlastní realizace (ano/ne) však bude předmětem navazujícího řízení, z pohledu EIA je jejich případná realizace vyhovující.

Součástí dokumentace je i příloha č. 3 – Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rámci kterého byl proveden botanický i zoologický průzkum dané lokality. K zásahu do lokalit s výskytem chráněných druhů pak bude potřeba výjimka, která je však předmětem navazujícího, resp. návazného, řízení. Rovněž bude předmětem navazujícího řízení i souhlas se zábořem pozemků ZPF.

K odtokovým poměrům MŽP OVSS I uvádí, že všechny navržené propustky a mostní objekty byly hydrotechnicky posouzeny a v navazujících stupních projektové přípravy budou hydrotechnologické výpočty aktualizovány dle aktuálních dat poskytnutých ČHMÚ. Pokud dojde k navýšení stoletých průtoků, objekty budou následně dle příslušných požadavků upraveny.

Občané K.D. a F.D.

Nesouhlasí s vysokými protihlukovými stěnami. Zároveň se nechtějí spokojit s dodržáním limitu 70 dB pro tzv. starou hlukovou zátěž (jakkoliv to legislativa v některých případech umožňuje). Vůbec nejhlučnějším místem na trati je železniční most v Mokropsech. V souladu s městem Černošice proto navrhují využít na mostě antivibrační rohože. V zastavěném území obcí zase mohou být řešením tzv. bokovnice (kolejové absorbéry). Na řadě míst ale budou třeba individuální opatření u jednotlivých budov, například výměny oken.

Návrhová rychlost na trati by neměla převyšovat limity požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka, tj. 90 km/h pro nákladní vlaky a 105 km/h pro osobní příměstskou dopravu.

V dokumentaci k EIA zdá se vůbec není obsaženo posouzení stavby z hlediska zásahu do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Při rekonstrukci trati padne 462 (nelesních) stromů, z toho 292 vzrostlých, s kmenem o šířce nad 80 cm. Součástí podkladů k EIA by měla být podrobnější dendrologická studie.

Požadují důsledné dodržování navržených opatření proti vzniku a šíření emisí během stavby (např. kropení apod.).

Odtok srážek není možné řešit zcela stejným způsobem jako dosud. V posledních letech přibývá případů silných přívalových srážek, které ohrožují mnoho domů v obci. Současné vodoteče a propusti pod tratí jsou v řadě případů nedostatečné, nefunkční, případně neplní správně svůj původní účel. Trať zde leckde působí jako bariéra při odtoku dešťové vody a částečně přispívá k lokálním povodním. Požadavek na podrobnější rozpracování této problematiky.

Následující připomínky se týkají úseku Mokropsy-Všenory-Dobřichovice:

Železniční most přes Berounku je významným krajinným prvkem, populární a fotogenickou stavbou, je zásadní, aby si most tuto svoji roli uchoval i po rekonstrukci. Most by měl mít znovu příhradovou konstrukci i současnou barevnost. Konkrétní podoba by měla vzejít z architektonické soutěže. Součástí železničního mostu by měla opět být **lávka pro pěší** a cyklisty, širší, pohodlnější a s mírnějším sjezdem než dosud. Kromě lávky navrhuje ještě zpevněná parkovací stání v prostoru pod železničním mostem.

Navrhují obnovení podjezdu u mokropeské návsi, kde má trať již dostatečnou výšku, aby tudy projely i sanitky či hasičské vozy. To bohužel neplatí o současném podjezdu, který je přibližně o 50 metrů vedle.

Požadují zachování propustku na půli cesty mezi lokalitou Na Závisti a Benátkami (tzv. Myší díra). Propustek už sice příliš neplní svoji původní funkci, ale je hojně využíván chodci.

Požadavek na umístění uvažované měřírny po dobu stavby v místě bývalé skládky mezi Všenory a Dobřichovicemi.

Kategoricky požadují, aby byl opuštěn koncept s nadjezdem trati v lokalitě U Dubu. Stavba by byla v mnoha ohledech vážnou zátěží pro okolí. Především by způsobila nepřijatelný zásah do krajinného rázu. Přes přejezd jezdí 76 aut denně (daleko méně než na podobných přejezdech v Dobřichovicích nebo Zadní Třebani), návrhy radikálního přebudování přilehlé křižovatky jsou proto zcela neadekvátní.

Podjezd poblíž Krijcosu a napojení do oblasti V Luhu (do ulice Všenorská), jak navrhuje obec Dobřichovice, dává smysl. Navržené opatření by měla doplnit také nová místní komunikace ve směru do Všenor (přes lokalitu Sušárna), určená ale pouze pro kola a vozy IZS (v zájmu zachování co největšího klidu podél řeky).

Vznesli návrh na trasu cyklostezky, přičemž louky podél řeky od železničního mostu v Mokropsech až po lávku pro pěší v Dobřichovicích by měly zůstat klidovou zónou, tj. bez aut i cykloprovozu, vyhrazeny zejména pro pěší, pro rybáře, pro plavce a vodáky, k procházkám se psy a k projíždkám na koních.

Ke snížení hlukové zátěže bylo v rámci dokumentace a s ohledem na memorandum obcí, které použití vyšších protihlukových stěn odmítá, navrženo maximum, které je v současné době možné (absorbéry, individuální PHO, kotoučové brzdy na vlacích, aj.). Byly využity všechny možnosti, které jsou v současné době reálně dostupné a schválené k používání, tzn. i antivibrační rohože na mostě a případní realizace individuálních protihlukových opatření. Jak uvedla sama Ing. Hladká na veřejném projednání, oproti stávajícímu stavu (z roku 2019, kdy byla měření pro potřeby HS realizována) dojde ke snížení hlukové zátěže o 3 dB (což pro ilustraci představuje např. navýšení dopravy o 100 %). Jedná se tedy o významné snížení hluku, kdy se např. u výpočtového bodu Černošice č.p. 643 lze dostat až na hodnoty hluku 62,9 dB ve dne a 59,3 dB

v noci. Případná realizace vyšších protihlukových stěn na mostě (která by znamenala další podstatné snížení hlukové zátěže) bude předmětem navazujícího řízení (oznamovatel se jejich realizaci nebrání).

V případě snížení rychlosti by muselo dojít ke snížení počtu vlaků, a to i osobních, což není s ohledem na umístění regionu v blízkosti Prahy, pro nikoho žádoucí. Ing. Hladká v rámci veřejného projednání uvedla, že proběhla modelace výpočtů hluku při snížení průjezdnosti vlaků, ale snížení hlukové zátěže není tak dramatické, jak by veřejnost očekávala. Aby došlo k významnějšímu snížení hlukové zátěže, museli by vlaky jezdit rychlostí 40-50 km/h. Uvedené omezení rychlosti vlaků by však mělo obrovský dopad na celou koncepci vlakové dopravy v dané lokalitě, a proto MŽP nepřísluší o takto významných změnách v rámci závazného stanoviska rozhodnout, nadto když i v rámci navrhovaného stavu jsou plněny hlukové limity (se zohledněním korekce pro starou hlukovou zátěž – o možnosti jejího využití však bude rozhodnuto KHS v rámci navazujícího řízení – v rámci procesu EIA KHS použití uvedené korekce nezpochybnila). Zároveň dojde k obměně vozového parku za tišší vozy a již samotná úprava železničního svršku bude mít za následek podstatné snížení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.

K odtokovým poměrům MŽP OVSS I uvádí, že všechny navržené propustky a mostní objekty byly hydrotechnicky posouzeny a v navazujících stupních projektové přípravy budou hydrotechnologické výpočty aktualizovány dle aktuálních dat poskytnutých ČHMÚ. Pokud dojde k navýšení stoletých průtoků, objekty budou následně dle příslušných požadavků upraveny.

Parkovací místa a cyklotrasa viz vyjádření výše.

Otázka realizace podjezdů je řešena výše v textu, z pohledu vlivu realizace mimoúrovňového křížení na životní prostředí lze konstatovat, že jejich existence významně neovlivní životní prostředí v dané lokalitě. Otázka jejich vlastní realizace (ano/ne) však bude předmětem navazujícího řízení, z pohledu EIA je jejich případná realizace vyhovující.

Občanka M.J.

Požaduje důsledné dodržování navržených opatření proti vzniku a šíření emisí během stavby.

Dále požaduje podrobnější rozpracování problematiky odtoku srážkové vody (zejména při přívalových deštích) a posouzení stavby z hlediska vlivu na krajinný ráz.

Součástí dokumentace je i hodnocení záměru na krajinu, viz str. 335 – 390 dokumentace. K odtokovým poměrům viz výše v textu.

Občanka Z.B.

Není přípustné, aby byla tolerována hluková zátěž v horní hranici limitů hlukové zátěže vyplývající z právních předpisů (stará hluková zátěž, tj. 70 dB). A to z toho důvodu, že intenzita hluku je ovlivňována teplotou a vlhkostí vzduchu, vzrostlou vegetací, směrem větru apod.

Požaduje instalaci bokovnic (kolejových absorbérů) v zástavbě.

Požaduje vypracovat upřesňující hlukovou studii a doplnění návrhů individuálních protihlukových opatření pro budovy ohrožené hlukovou zátěží.

Navrhuje zamítnutí varianty postavení nadjezdu místo přejezdu ve Všenorech. Hluk z projíždějících vlakových souprav by rezonoval o betonovou konstrukci nadjezdu.

Požaduje stanovit limity navrhované rychlosti 90 km/h pro nákladní dopravu a 105 km/h pro osobní dopravu. Pro noční vlakovou dopravu pak 60 km/h, a to zejména v zástavbě.

Požaduje řešení krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Požaduje dodržovat navržená opatření proti vzniku a šíření emisí, případně navrhnout konkrétnější opatření k zajištění uvedeného.

Požaduje zpracovat dendrologickou studii, která bude řešit navrhovaný rozsah kácení stromů.

Požaduje minimalizovat zábor zemědělské půdy. Nesouhlasí se stavbou nadjezdu místo přejezdu v obci Všenory. Navrhovanou měnirnu požaduje umístit do oblasti bývalé skládky (naproti drážnímu domku před stanicí Dobřichovice), kde, jak vyplývá z dokumentace, je pravděpodobně půda v nezjištěném rozsahu kontaminována bývalou skládkou.

Požaduje řešit odtok vody, která zejména při deštích větší intenzity, způsobuje již dnes značné problémy, a to zejména v oblasti podél trati od mostu v Mokropsech až k železniční zastávce Všenory a v oblasti železniční zastávky, kdy dochází k zatopení podchodu.

Požaduje obnovit podjezd v oblasti drážního domku u železničního mostu, a to v takové výšce, která by odpovídala parametrům pro průjezd vozidel IZS.

Požaduje zachovat propustek mezi současným podjezdem u vodní nádrže Louže a zastávkou Všenory, a to v parametrech vyhovujících pro podchod pro pěší. Propustek by mohl být využíván také jako cesta pro překonání trati pro zvířata, která migrují k řece.

Požaduje zvolit variantu rekonstrukce obou budov zastávky Všenory s tím, že by obě budovy byly zasiťovány (zajištění vody a zbudování kanalizace). Není pravdou, že by nebyl zájem o využití budov zastávek. Pro cestující v budově na pražském nástupišti plánuje místní podnikatel provozovat občerstvení a případně další služby (zásilkovna, pošta partner apod.), V budově na berounském nástupišti chce místní skautské středisko otevřít projektové centrum s tím, že by jej mohli využívat i další subjekty a občané.

Požaduje řešení zastávky v souladu se studií architekta Hájka, která byla Správě železnic, s.p. předložena, tj. zachování podchodu pro chodce ve stávajícím místě a jeho doplnění o výtahy (podobně jako je to navrženo v řadě dalších zastávek na trati). Požaduje odmítnutí varianty s vybudováním dlouhých ramp. Navrhuje doplnění budovy zastávky na berounském nástupišti o přístřešek pro cestující; vybudování zvýšeného pásu na přilehlé silnici pro vyšší bezpečnost chodců; vybudování podélného stání pro osobní vozidla podél pražského nástupiště až k přejezdu a na druhou stranu až k budově OÚ. Požaduje reflektovat celkový historický vzhled zastávky.

Nesouhlasí se stavbou nadjezdu, který by nahradil přejezd ve Všenorech. Tato varianta je neúčelná a nevhodná a nadměrně zatěžuje životní prostředí, a to zvýšenou hlukovou zátěží, zvýšením teploty vzduchu (beton akumuluje teplo), velkým záborem bonitní půdy, narušením klidové zóny v nivě řeky Berounky, narušením životního prostředí nejen pro obyvatele Všenor, ale také pro zvířata a rostliny, které zde žijí. Za tratí je jen pár domů a s ohledem na to, že většina pozemků je v záplavovém území, nelze předpokládat, že by zde mohlo dojít k rozsáhlejší výstavbě. Oblast je již dnes využívána zejména jako oddechová lokalita. Návrh nadjezdu je zcela neadekvátní k současnému i plánovanému využívání přejezdu (v současné době jsou všechny komunikace na straně od přejezdu k řece osazeny značkami se zákazem vjezdu pro všechna motorová vozidla vyjma rezidentů). A nelze ani uvažovat o tom, že by mohla být realizována rozsáhlejší výstavba na lukách u řeky Berounky (neumožňuje současný ani nově navrhovaný územní plán), a že by tak došlo k většímu využívání přejezdu. Přejezd by měl být doplněn o přechod pro pěší navazující na obě nástupiště. Zároveň nelze zvolit variantu úplného zrušení přejezdu, neboť kvůli vodním poměrům v oblasti musí být zachována alternativní možnost přechodu trati pro pěší (pro případ zatopení podchodu).

Požaduje podjezd v místě drážního domku v zastávce Dobřichovice a jeho napojení na ulici Všenorskou. Propojení podjezdu prodloužením ulice Všenorské až k oblasti Sušárna. Podjezd (a navazující komunikace) umožní lepší dostupnost dobřichovické lokality v Luhu (včetně

rychlejšího dojezdu vozidel IZS), umožní také do budoucna omezit provoz na přejezdu v Dobřichovicích. Podjezd však zároveň dá možnost všem vozidlům IZS přijíždějícím do Všenor přes Dobřichovice, aby nemusela čekat u žádného dobřichovického přejezdu. Podjezd může být rovněž místem pro snazší migraci zvěře přes železniční trať. Ta se dnes běžně pohybuje po loukách a mokřadech v prostoru mezi Všenory a Dobřichovicemi a v nočních hodinách přechází také k řece.

Požaduje optimalizovat trať pro provoz příměstské vlakové dopravy (Praha - Beroun) a dálkovou a nákladní dopravu vést tunelem z Prahy - Smíchova do Berouna a dále směr Plzeň.

Problematika uplatnění staré hlukové zátěže viz výše - uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž je zatím jen návrhem, konečné stanovení a uznání limitů je v kompetenci Krajské hygienické stanice a bude řešeno v rámci navazujících řízení. V rámci vyjádření k dokumentaci však její použití nebylo KHS zpochybněno.

Ke snížení hlukové zátěže bylo v rámci dokumentace a s ohledem na memorandum obcí, které použití vyšších protihlukových stěn odmítá, navrženo maximum, které je v současné době možné (absorbéry, individuální PHO, kotoučové brzdy na vlacích, aj.). Byly využity všechny možnosti, které jsou v současné době reálně dostupné a schválené k používání.

Součástí podmínek stanoviska je aktualizace hlukové studie v návaznosti na zvolená protihluková opatření a zároveň i monitoring hlukové situace (při zjištění překračování stanovených hlukových limitů pak i provedení dodatečných protihlukových opatření).

Otázka ne/realizace podjezdu či nadjezdu, náhradní výsadby, rychlosti vlaků, odtoku vod aj. byly řešeny již několikrát, viz výše v textu.

Občan J.K.

Pro železniční most přes řeku Berouнку (Černošice – Mokropsy) jsou uplatněny hlukové limity s korekcí pro starou hlukovou zátěž (tabulka č. 1 částí A přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.). Požaduje postavení mostu, který bude vyhovovat hlukovým limitům bez uplatnění korekcí pro starou hlukovou zátěž, požadavek tichého mostu.

Nesouhlasí s umístěním lávky pro pěší a cyklisty na uvedeném mostě. Nesouhlas občanů je vyjádřen v "Petici za obnovu lávky přes řeku Berouнку v jejím historickém umístění", kterou podepsalo více než 400 obyvatel (MUCE61162/2016OVV). Lávka na železničním mostě nezajistí pro pěší a cyklisty na mezinárodní cyklotrase bezpečný přechod přes řeku, včetně odpovídajícího napojení na stávající dopravní infrastrukturu. Nesplňuje ČSN736110 pro smíšený provoz, kdy je násobně překročen počet cyklistů, a vzhledem k tomu, že se jedná o páteřní a jednu z nejvíce zatížených cyklotras, výjimky zde nepřipadají v úvahu. Dle ČSN je minimální šířka 4m. Vzhledem k okolnímu vertikálně členitému terénu nebude možné tuto lávku ani smysluplně napojit na komunikace bez trvalého poškození životního prostředí obyvatel v okolí a vážného ohrožení existence lokality s chráněnými ohroženými živočichy. Tato lávka s problematickým přístupem neumožní bezpečný přechod hendikepovaným a starším spoluobčanům, včetně maminek s kočárky a malými dětmi, které navíc budou při průjezdu vlaků zasaženy vysokou hlukovou expozicí, která negativně ohrožuje sluchové ústrojí.

Požaduje proto realizovat lávku pro pěší a cyklisty dle platného územního plánu v místě historického umístění. Bude situována cca 100 m po proudu v místě, kde bylo původní spojení obou břehů řeky. SŽ tuto lávku nabídla vybudovat a převést do vlastnictví města. Současný stav byl vybudován jako dočasné řešení a je nepřijatelné, aby se stal stavem trvalým. Vybudování lávky v historickém místě bude podstatně levnější a smysluplnější, z obou stran jsou připravené vybudované široké asfaltové komunikace a lávka bude poloviční délky. Pro obyvatele i pro cyklisty bude umožněno bezpečnější, kratší a bezbariérové spojení obou břehů. Je připraven

poskytnout veškeré informace o všech jednáních vedených v souladu se zájmem občanů, jejich podporou a jejich právem na bezpečný pohyb a nepoškozené životní prostředí, včetně zachování lokality s chráněnými živočichy. Realizace lávky dle územního plánu v původní lokalizaci odstraní i požadavky občanů na oslovení orgánů EU pro přezkum plánovaného umístění lávky na železničním mostě.

Požadavek vybudování samostatné lávky přes řeku Berounku pro pěší a cyklisty je včetně zdůvodnění zahrnut do závazného stanoviska. Řešení lávky jako součást železničního mostu přes řeku Berounku není vhodné i z důvodů, které jsou ve vyjádření uvedeny. Nicméně obnovu lávky jako součásti železničního mostu lze považovat z hlediska EIA za podmíněně přijatelnou.

V ostatních připomínkách viz výše.

Dne 18. 3. 2021 se konalo veřejné projednání, v rámci kterého byly vzneseny obdobné připomínky jako výše uvedené. Nejvíce se řešila problematika hluku a klukových limitů (použití korekce pro starou hlukovou zátěž), náhrada stávajícího úrovněvého křížení podjezdy/nadjezdy a ochrana přírody a krajiny. Součástí tohoto závazného stanoviska je zápis z veřejného projednání.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků:

- **Středočeský kraj**
- **Město Černošice**
- **Město Dobřichovice**
- **Město Řevnice**
- **Městys Karlštejn**
- **Městys Liteň**
- **Obec Lety**
- **Obec Všenory**
- **Obec Zadní Třebaň**

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

III. Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Miloslav Kuklík
ředitel odboru výkonu státní správy I
podepsáno elektronicky

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona EIA neprodleně zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle §16 odst. 2 zákona EIA nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (katerina.tresnakova@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu. Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách MŽP (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru **OV1226**.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 12. 5. 2021 pod č.j. MZP/2021/500/1427.

Rozdělovník:

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj, hejtmanka, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Město Černošice, starosta, Riegrova 1209, 252 28 Černošice

Obec Všenory, starostka, U Silnice 151, 252 31 Všenory

Město Dobřichovice, starosta, Vítova 61, 252 29 Dobřichovice

Obec Lety, starostka, Na Návsí 160, 252 29 Dobřichovice

Město Řevnice, starosta, nám. Krále Jiřího z Poděbrad 74, 252 30 Řevnice

Obec Zadní Třebaň, starostka, Na Návsí 6, 267 29 Zadní Třebaň

Městys Liteň, starosta, Náměstí 71, 267 27 Liteň

Městys Karlštejn, starosta, Karlštejn 185, 267 18 Karlštejn

Dotčené orgány státní správy:

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Městský úřad Černošice, Odbor životního prostředí, Podskalská 1290/19, 120 00 Praha 2

Městský úřad Beroun, Odbor životního prostředí, Husovo náměstí 68, 266 01 Beroun

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, pracoviště Praha západ, Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště v Berouně, Politických vězňů 455, 266 01 Beroun

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

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod Berounka, Denisovo nábřeží 14, 301 00 Plzeň

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, Správa CHKO Český Kras, Karlštejn 85, 267 18 Karlštejn

Oznamovatel:

Správa železnic, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel oznámení:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

Zpracovatel posudku:

Ing. Vladimír Lázníčka, Ph.D., Kladoruby 50, 679 61 Letovice