

Ministerstvo životního prostředí
odbor výkonu státní správy I
IDDS: 9gsaax4

Váš dopis zn./ze dne:
MZP/2021/500/2567/21.10.2021
Č. j.:
MHMP 1835556/2021
Sp. zn.:
S-MHMP 1699647/2021

Vyřizuje/tel.:
Ing. Tomáš Novotný
236 004 278
Počet listů/příloh: **4/0**
Datum:
11.11.2021

Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu podle § 6 odst. 5 a odst. 6 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“), k **oznámení záměru**

Zdvoukolejňení trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Ing. Radka Peřinová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.perinova@praha.eu

Záměrem nedojde k záboru zemědělského půdního fondu. Námi chráněné zájmy tedy nejsou dotčeny.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Martin Hruška, tel. 236 004 352, email: martin.hruska@praha.eu

Hlavní náplní oznámení záměru, které bylo zpracováno společností SUDOP Praha a.s. v září 2021, je zřízení nové druhé traťové koleje v traťovém úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel. Součástí záměru jsou i související části železniční infrastruktury, zejména mostní objekty, zdi a technologická zařízení nezbytná pro provoz dráhy. Připravovaný záměr má převážně charakter rekonstrukce, většinová část stavebních prací se bude realizovat na stávajícím drážním tělese.

Dle předložené dokumentace se navrhovaný záměr nachází v ochranném pásmu lesa a dále záměrem dojde i k trvalému záboru části lesního pozemku parc. č. 2098/1 k. ú. Braník na ploše cca 100 m². Důvodem záboru je návrh výstavby nové opěrné zdi a odvodnění železničního tělesa. Z hlediska námi chráněných zájmů v dalším stupni projektové dokumentace požadujeme přesně definování a vyčíslení záboru části předmětného, stavbou dotčeného lesního pozemku včetně konkretizace jednotlivých stavebních objektů, které jsou na tento lesní pozemek navrhovány. A dále požadujeme doplnit všechny lesní pozemky, které se nacházejí ve vzdálenosti do 50 m od okraje stavby.

K předloženému oznámení záměru nemáme další připomínky.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

RNDr. Kateřina Šimonová, tel.: 236 004 220, k.simonova@praha.eu

Předmětem předkládaného záměru je zřízení druhé traťové koleje v traťovém úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel. Začátek stavby se nachází v místě souběhu tratí z žst. Praha-Vršovice a žst. Praha-Zahradní Město. Dále pokračuje vedením železniční tratě v zářezu přes zast. Praha-Kačerov až do žst. Praha-Krč. Ze žst. Praha-Krč, v souběhu s jižní spojkou, směřuje předmětná železniční trať po náspu až do lokality bývalého Branického pivovaru. V místě bývalého Branického pivovaru se trať nachází v odřezu a dále míří k mostu Inteligence, který ji převádí přes řeku Vltavu. Konec stavby se nachází za Chuchelským tunelem, který však, stejně jako žst. Praha-Krč, není součástí stavby. V předmětném úseku byla železniční trať ve své době postavena i s přípravou na výhledové zdvojkolejnění tratě, proto se bude převážná část stavebních prací realizovat na stávajícím drážním tělese.

Součástí záměru jsou i související části železniční infrastruktury. Jedná se zejména o mostní objekty, zdi a technologická zařízení nezbytná pro provoz dráhy. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti železničního provozu je v modernizovaném úseku nezbytné realizovat nové zabezpečovací zařízení. Pro nové zabezpečovací zařízení a pro splnění všech jeho funkcí je nutné vybudovat zcela nové sdělovací zařízení s návaznostmi do stávajícího stavu. Současné trakční vedení bude upraveno s ohledem na odstranění případných prostorových kolizí s upravovanými objekty železničního svršku a spodku, s ohledem na nové rozmístění kotevních úseků dle nových poloh elektrických dělení. Pro novou kolej bude zbudováno trakční vedení nové.

Problematika odpadů je popsána v kapitole III.B.3. Odpady, kde jsou uvedeny očekávané odpady vznikající v době výstavby i v době provozu záměru. V období výstavby bude objemově nejvíce odpadového materiálu tvořit především vyčištěná zemina, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a vybouraný beton (prostý beton i železobeton), vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště. V prostoru záměru byl proveden odběr vzorků a analýza štěrkového lože s ohledem na jeho případnou další využitelnost. Přímé využití štěrkového svršku z většiny území není možná, proto se nepředpokládá jeho recyklace, ale bude s ním nakládáno v závislosti na míře znečištění. S odpady bude nakládáno v souladu s legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, a souvisejících prováděcích vyhlášek. V období provozu bude hlavním procesem produkujícím odpady z provozu úklid a údržba veškerého zařízení související s provozem železniční dopravy. Způsoby využívání a odstraňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a budou respektovat platnou legislativu.

K předkládanému záměru nemáme další připomínky.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Ing. Tomáš Novák, tel.: 236 004 357, e-mail: tomas.novak@praha.eu

Předmětem předloženého oznámení záměru je Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha Krč – odbočka Spořilov. V rámci rekonstrukce bude zřízena druhá traťová kolej ve výšce uvedeném traťovém úseku. Po provedení druhé koleje bude možné zavést provoz osobních tangenciálních linek mezi Prahou – Radotínem a Prahou – Zahradním Městem a umožnit alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha – Smíchov. Vzhledem k tomu, že v předmětném úseku byla železniční trať ve své době postavena s přípravou na výhledové zdvoukolejnění trati, bude převážná část stavebních prací realizována na stávajícím drážním tělese. Budou však upraveny mostní objekty, opěrné zdi a technologická zařízení pro provoz železnice. Předložený záměr je z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen pouze v jedné variantě.

V žst. Praha Krč je uvažováno pouze s vymístěním zabezpečovacího zařízení, nově však bude zřízena trvalá odbočka Spořilov pro zvýšení kapacity provozu a upravena zastávka Praha – Kačerov s novým ostrovním nástupištěm. Na modernizovaném úseku bude realizováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení. Pro novou kolej bude vybudováno nové trakční vedení, současné trakční vedení bude upraveno. Na zrekonstruovaném traťovém úseku bude zachován elektrický provoz.

Znečištění ovzduší od navrhovaného záměru lze očekávat pouze ve fázi výstavby, kdy bude docházet k úpravě stávajícího drážního tělesa, některých mostních objektů a opěrných zdí.

V období výstavby bude snaha provádět přesun stavebních hmot a materiálu co nejvíce po kolejích, jako alternativní druh dopravy připadá v úvahu silniční a vodní doprava (u Branického mostu). Nejvyšší intenzity automobilové staveništní dopravy by měly dosahovat až 10 jízd/hodinu, což odpovídá maximální intenzitě 100 nákladních vozidel denně. Běžná nákladní automobilová doprava bude výrazně nižší a svoji nízkou intenzitou by neměla zásadně ovlivnit kvalitu ovzduší.

Plošné zdroje budou zastoupeny především vlastním provozem staveniště – rozšiřovanou plochou kolejiště, kde budou probíhat zemní práce a následná výstavba železničního tělesa. Mezideponie sypkých materiálů nebudou prováděny. Zpracovatel předloženého oznámení doporučuje eliminovat emise především tuhých znečišťujících látek opatřeními na snížení prašnosti, uvedenými v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí.

Bodovými zdroji během výstavby budou pohonné jednotky mobilních jeřábů, vrtných souprav, betonových pump a techniky na úpravu zemního povrchu. Podle zpracovatele oznámení by tato zařízení by měla splňovat emisní normu Stage III.B. Využití této techniky by nemělo mít výrazný vliv na kvalitu ovzduší.

Z výše uvedené specifikace jednotlivých zdrojů znečišťování vyplývá, že během rekonstrukce předmětného traťového úseku by nemělo docházet, při dodržování všech protiprašných opatření, k výraznému ovlivňování kvality ovzduší.

Při vyhodnocení imisního pozadí v zájmovém území by měly dosahovat podle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2015-2019) průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 17,9-35,2 µg·m⁻³, poletavého prachu frakce PM₁₀ 22-23,8 µg·m⁻³, poletavého prachu frakce PM_{2,5} 16,7-17,9 µg·m⁻³, benzenu 1-1,3 µg·m⁻³ a benzo(a)pyrenu 0,8-1,0 ng·m⁻³. U 24hodinových

imisních koncentrací PM₁₀ dosahují 36. nejvyšší hodnoty 37,7-42,2 µg m⁻³. Z uvedeného vyplývá, že v předmětném území jsou plněny imisní limity sledovaných znečišťujících látek.

V následném stupni projektové dokumentace požadujeme specifikovat rozsah výstavby – místa s výraznými zemními a stavebními pracemi, specifikovat počty a činnosti jednotlivých stavebních strojů, stanovit počty nákladních automobilů odvázejících vytěženou zeminu a navázejících stavební materiál včetně jejich dopravních tras. Vliv staveništních prací bude vyhodnocen v rámci navazujícího řízení modelovými výpočty rozptylové studie, jejíž součástí budou i konkrétní opatření ke snížení prašnosti.

Z hlediska ochrany ovzduší je navrhované zdvoukolejnění výše uvedené trati v daném území akceptovatelné. Orgán ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalších stupních procesu EIA.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Radka Peřinová, tel.: 236 004 243, e-mail: radka.perinova@praha.eu

Hlavní náplní záměru je zřízení druhé traťové koleje v traťovém úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel. Součástí záměru jsou i související části železniční infrastruktury, jedná se zejména o mostní objekty, zdi a technologická zařízení nezbytná pro provoz dráhy.

V rámci oznámení záměru „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov“, zpracované společností SUDOP Praha a.s. v září 2021, je mj. i přírodovědný průzkum zpracovaný [redacted] a [redacted]. Ze zhodnocení vyplývá, že stavba představuje škodlivý zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), a to: čmeláci (*Bombus* sp.), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) a kavka obecná (*Corvus monedula*). Vzhledem k výše uvedenému musí být ke stavbě vydáno správní rozhodnutí o udělení výjimky dle § 56 zákona.

K žádosti o vydání výjimky doporučujeme doplnit vyhodnocení přímých vlivů (usmrcování jedinců druhů vč. jejich vývojových stádií, likvidace, zábor stanoviště nebo biotopu druhu aj.), tak i nepřímých (rušení hlukem, světlem, likvidace potravního zdroje apod.), a dále vypracované preventivní opatření, omezující, resp. zmírňující vlivy záměru, vylučující, případně kompenzující negativní vlivy. V souvislosti s vyhodnocením přímých i nepřímých vlivů je nezbytné přesně specifikovat činnosti, které jsou zakázány v § 50 zákona, a z kterých je tedy konkrétně výjimka žádána (např. rušit, zraňovat, usmrcovat či ničit a poškozovat jimi užívaná sídla). V žádosti je také nezbytné vyjádřit některý z důvodů uvedených v § 56 odst. 1 zákona, tj. doložit jaký jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody, nebo proč je to v zájmu ochrany přírody. V případě kavky obecné a ještěrky obecné je zapotřebí dále vybrat pro danou stavební činnost nějaký důvod uvedený v ustanovení § 56 odst. 2 zákona a zároveň také zdůvodnit, proč neexistuje jiné uspokojivé řešení – např. realizace v jiném čase či jiným způsobem, který by negativně nezasáhl do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů.

V oznámení je i vypracované stručné posouzení vlivu záměru na krajinný ráz, k posouzení nemáme připomínky.

6. Z hlediska myslivosti:

Ing. Martin Hruška, tel. 236 004 352, email: martin.hruska@praha.eu

Bez připomínek.

7. Z hlediska ochrany vod:

Ing. Jaroslava Čechurová, tel.: 236 004 293, e-mail: jaroslava.cechurova@praha.eu

Oznámení záměru „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha – Krč – Spořilov“ (zpracovatel oznámení [REDAKCE], SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3, září 2021) prezentuje návrh rekonstrukce železniční trati v Praze. Jde o zřízení druhé traťové koleje v traťovém úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel. V předmětném úseku byla železniční trať ve své době postavena i s přípravou na výhledové zdvojkolejnění tratě. Součástí záměru jsou i související části železniční infrastruktury. Jedná se zejména o mostní objekty, zdi a technologická zařízení nezbytná pro provoz dráhy. V železniční stanici Praha-Krč je uvažováno pouze s vymístěním zabezpečovacího zařízení tak, aby byla umožněna pozdější výstavby metra D. Bude tedy zřízeno provizorní zabezpečovací zařízení. Konečný stav bude řešen v rámci navazující rekonstrukce žst. Praha-Krč. Další částí připravované stavby bude zřízení trvalé odb. Spořilov pro zvýšení kapacity provozu. Stavbou dojde k úpravě zastávky Praha-Kačerov. Předpokládá se výstavba nového ostrovního nástupiště délky 220 m, včetně zřízení mimoúrovňového přístupu prostřednictvím nové lávky. V souvislosti s touto změnou dochází k posunu jižní koleje. Toto řešení si vyžádá úpravu železničního tělesa pomocí nové zárubní zdi. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti železničního provozu je v modernizovaném úseku nezbytné realizovat nové zabezpečovací zařízení. Pro nové zabezpečovací zařízení a pro splnění všech jeho funkcí je nutné vybudovat zcela nové sdělovací zařízení s návaznostmi do stávajícího stavu. Současné trakční vedení bude upraveno s ohledem na odstranění případných prostorových kolizí s upravovanými objekty železničního svršku a spodku, s ohledem na nové rozmístění kotevnicích úseků dle nových poloh elektrických dělení. Pro novou kolej bude zbudováno trakční vedení nové.

Začátek stavby se nachází v místě souběhu tratí z žst. Praha-Vršovice a žst. Praha-Zahradní Město. Dále pokračuje vedením železniční tratě v zářezu přes zast. Praha-Kačerov až do žst. Praha-Krč. Ze žst. Praha-Krč, v souběhu s Jižní spojkou, směřuje předmětná železniční trať po náspu až do lokality bývalého Branického pivovaru. V místě bývalého Branického pivovaru se trať nachází v odřezu a dále míří k mostu Inteligence, který ji převádí přes řeku Vltavu. Konec stavby se nachází za Chuchelským tunelem, který však, stejně jako žst. Praha-Krč, není součástí stavby.

Vyhodnocení vlivu na útvary povrchových vod

1. U dopravních staveb lze z objektové skladby vybrat stavební objekty a činnosti v přímé souvislosti s vlivem na povrchové vody. Jedná se o objekty překračující vodní toky, objekty zasahující do stanovených záplavových území s možností ovlivnění odtokových poměrů při povodňových situacích, objekty zasahující do ochranných pásem povrchových vodních zdrojů, vodohospodářské objekty a odvodnění tratí.
2. V rámci dopravní stavby „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha Krč - Spořilov“ je stavebním objektem „SO 06-20-05 Žst. Praha-Krč – Odb. Tunel, most v ev. km 9,680“ dotčeno koryto vodního toku Vltava. Stavebními pracemi bude dotčena nosná konstrukce i spodní stavba, která bude sanována. Nebude měněn průtočný profil mostního objektu. Mostní objekt musí být při rekonstrukci zabezpečen proti spadu odstraňovaných materiálů a nově aplikovaných materiálů (stavební chemie) do koryta toku. U dotčených drobných vodních toků budou stavební práce probíhat pouze na železničním tělese, aniž by bylo zasahováno do jejich koryt.

3. Stavba překračuje úředně stanovená záplavová území a aktivní zóny záplavového území vodních toků Vltava, Kunratický potok a Roztylský potok. Do záplavového území Vltavy včetně jeho aktivní zóny zasahuje stavební objekt SO 06-20-05 Žst. Praha-Krč – Odb. tunel, most v ev. km 9,680 a to včetně ploch zařízení stavenišť. Pro stavbu bude v rámci dokumentace pro společné povolení stavby vypracován povodňový plán pro období výstavby. Plán bude splňovat náležitosti oborové normy TNV 752931 Povodňové plány a bude řídicím dokumentem zhotovitele pro období před a při povodni. Do záplavového území Kunratického potoka nezasahuje žádný stavební objekt. Do záplavového území Roztylského potoka nezasahuje žádný stavební objekt.
4. Stavba zasahuje stavebním objektem SO 06-20-05 Žst. Praha-Krč – Odb. tunel, most v ev. km 9,680 včetně ploch zařízení stavenišť do ochranného pásma II. stupně povrchového vodního zdroje Praha – Podolí. Toto ochranné pásmo bylo stanoveno Magistrátem hlavního města Prahy v roce 2010 pod č. j. MHMP-73355h/2003/VYS/Sh.
5. Vzhledem ke zdvoukolejnění úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov a ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch se předpokládá navýšení odtoku povrchových vod z území stavby. Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací a objektů budov bude respektován požadavek §5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, resp. zákona č. 183/2006 Sb., o územní plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území (§ 20 odst. 5). Vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční těleso, jehož zemní plán je bezpodmínečně nutné odvodnit, návrh u jednotlivých odvodňovaných úseků respektuje výše uvedené legislativní požadavky. Řešení je navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se na stavebním drážním pozemku, technických možnostech, geologických podmínek a kapacit recipientů (kanalizace a vodní toky).
6. Stavební záměr „Zdvoukolejnění tratí Branický most – Praha-Krč – Spořilov“ je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v korytě vodního toku, v ochranném pásmu povrchového vodního zdroje, v záplavovém území a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace. Zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen v rámci organizace výstavby učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. V rámci opatření musí být v dokumentaci pro společné povolení stavby (DUSP) vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., v platném znění. Zhotovitel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku na základě ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění, povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie. Schválení uvedeného plánu provádí před zahájením stavby příslušný vodoprávní úřad.
7. Na tratích v úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov je provozována elektrická i dieselová trase. Správa železnic, státní organizace je povinná udržovat železniční dopravní cestu v bezvadném provozuschopném stavu. Rekonstrukcí úseku v rámci zdvoukolejnění se zkvalitňuje jízdní dráha (svařované a broušené kolejnice, čistý kvalitní štěrk, kvalitní podloží pro štěrk), která dává předpoklad vysoké bezpečnosti železničního provozu. Dopravci (ČD a.s., ČD Cargo, a.s. a jiní) jsou povinni provozovat bezvadná vozidla, u kterých nedochází

k vysypávání substrátů z vozů a k únikům kapalin. Správce trati nesmí při pravidelném čištění šterkového lože provádět vysypávání do boků násypů. Přeprava nebezpečných produktů na železniční dopravní cestě podléhá Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě – příloze 1 – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) platného od 01/2009. Správa železnic, státní organizace vydala směrnici SŽ SM103 – Řešení ekologických škodních událostí pro řešení ekologických škodních událostí vzniklých na železniční dopravní cestě a na ostatním majetku státu, se kterým má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace. Směrnice je vydána pro zajištění povinností vyplývajících ze zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění, a vyhlášky č. 450/2005 Sb., v platném znění.

8. Pro provoz transformačních stanic v úseku trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov s olejovými transformátory musí provozovatel vypracovat provozní řád včetně návrhu opatření proti úniku látek nebezpečných povrchovým a podzemním vodám. Součástí provozního řádu musí být i plán pro případ havárie ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách.
9. Stavba nezasahuje do oblastí vymezených pro ochranu stanovišť nebo druhů vázaných na vodní prostředí – povrchové vody tj. NATURA 2000.
10. Nepředpokládá se ohrožení opatření navržených pro uvedené vodní útvary povrchových vod dle Plánu dílčího povodí Dolní Vltavy (II. plánovací období 2016-2021).

Závěr: Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů a navrženým opatřením z hlediska ochrany vod v rámci organizace výstavby lze předpokládat, že nebude přispívat ke zhoršení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod DVL 0740 Botič od pramene po ústí do toku Vltava a nebude překážkou pro zlepšení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod DVL 0820 Vltava od toku Berounka po ústí do Labe.

Vyhodnocení vlivu na útvary podzemních vod

1. U dopravních staveb lze z objektové skladby vybrat stavební objekty a činnosti v přímé souvislosti s vlivem na útvary podzemních vod. U stavby „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč“ se jedná o stavební objekty s hloubkou založení dosahující hladiny podzemní vody. Je navržena úprava železničního tělesa, resp. železničního spodku. Dva mostní objekty budou hlubinně zakládány – na mikropilotách. Stavební jámy budou dle potřeb odvodňovány odčerpáváním prosakujících podzemních vod a stékajících povrchových vod. Odčerpávaná voda nesmí být vypouštěna na terén nebo do veřejné kanalizace bez předčistění. Toto vypouštění může být prováděno na základě povolení k nakládání s vodami dle zákona č. 254/2001 Sb. a v případě využití veřejné kanalizace musí být sjednána smlouva se správcem kanalizace.
2. Součástí stavby není žádný stavební objekt, který by svým způsobem zakládání způsobil trvalou změnu režimu podzemních vod.
3. Stavba nezasahuje do žádného stanoveného ochranného pásma podzemního vodního zdroje.
4. Vzhledem ke zdvoukolejnění úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov a ke zvětšení rozsahu zpevněných ploch se předpokládá navýšení odtoku povrchových vod z území stavby. Při návrhu odvodnění uvedených stavebních objektů – železničního tělesa, nástupišť, pozemních komunikací a objektů budov bude respektován požadavek § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, resp. zákona č. 183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu, a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území (§ 20 odst. 5). Vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční

těleso, jehož zemní pláň je bezpodmínečně nutné odvodnit, návrh u jednotlivých odvodňovaných úseků respektuje výše uvedené legislativní požadavky. Řešení je navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se na stavebním drážním pozemku, technických možnostech, geologických podmínkách a kapacit recipientů.

5. Stavební záměr „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov“ je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v korytě vodního toku, v ochranném pásmu povrchového vodního zdroje, v záplavovém území a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace. Zhotovitel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. povinen v rámci organizace výstavby učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. V rámci opatření musí být v dokumentaci pro společné povolení stavby (DUSP) vypracován pro období výstavby plán opatření pro případ havárie, který bude obsahovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., v platném znění. Zhotovitel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku na základě ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění, povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie. Schválení uvedeného plánu provádí před zahájením stavby příslušný vodoprávní úřad.
6. Pro provoz transformačních stanic v úseku trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov s olejovými transformátory musí provozovatel vypracovat provozní řád včetně návrhu opatření proti úniku látek nebezpečných povrchovým a podzemním vodám. Součástí provozního řádu musí být i plán pro případ havárie ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách.

Závěr: Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů a navrženým opatřením z hlediska ochrany vod v rámci organizace výstavby lze předpokládat, že nebude přispívat ke zhoršení kvantitativního a chemického stavu útvarů podzemních vod ID 62500 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy a ID 62400 – Svrchní silur a devon Barrandienu.

Pro provádění stavby byl rozhodnutím OCP MHMP ze dne 6. 9. 2021 schválen havarijní plán výstavby pod č. j. MHMP 1377694/2021, s nabytím právní moci tohoto rozhodnutí dne 23. 9. 2021.

K oznámení nemáme zásadních připomínek a projednání záměru v dalších stupních procesu EIA nepožadujeme.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

v z. Ing. Marie Beranová

Ing. Jana Cibulková

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí

podepsáno elektronicky