

-dle rozdělovníku-

Váš dopis zn./ze dne:
01.11.2021
Č. j.:
MHMP 51842/2022
Sp. zn.:
S-MHMP 1765178/2021

Vyřizuje/tel.:
Ing. Veronika Klajmonová
236 004 439
Počet listů/příloh: **10/0**
Datum:
14.01.2022

Závěr zjišťovacího řízení

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též jen „OCP MHMP“), jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) 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 změn (dále též jen „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení rozhodl podle § 7 odst. 5 zákona takto:

Záměr „Objekt údržby a oprav vozidel Regiojet Praha – Dolní Měcholupy“ může mít významný vliv na životní prostředí, a proto podléhá posouzení podle zákona.

Z předloženého Oznámení, vyjádření k němu obdržených a s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí došel příslušný úřad k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu, ve které je třeba se zaměřit zejména na následující:

- 1) Zpracovat hlukovou studii v souladu s platnou legislativou, která bude vycházet z reálně generované dopravy záměru a která bude postihovat všechny zdroje hluku, které mohou v souvislosti s provozem posuzovaného záměru vznikat, včetně vyhodnocení vibrací.

- 2) Podrobně uvést protihluková opatření v období výstavby a provozu záměru tak, aby nebyly překračovány hlukové limity dle platné legislativy.
- 3) Upřesnit četnost železniční dopravy (včetně obsluhy myčky, i všechny ostatních pojezdů posunovací lokomotivy).
- 4) Správné zpracování dopravních podkladů.
- 5) Uvést vhodná protiprašná opatření jak při výstavbě, tak při provozu záměru.
- 6) Podrobně zpracovat kumulaci vlivů stavebních záměrů plánovaných v nejbližším okolí.
- 7) Vyhodnotit vlivy na klima.
- 8) Podrobně zpracovat biologický průzkum včetně vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost.
- 9) Vyhodnotit vlivy na krajinný ráz, včetně vizualizace.
- 10) Podrobně zpracovat návrh hospodaření se srážkovými vodami.
- 11) Zpracovat dendrologický průzkum a předběžný návrh řešení sadových úprav.
- 12) Podrobně zpracovat opatření viz. bod D IV. Oznámení včetně rizika havárií.
- 13) Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněné ve vyjádřeních k Oznámení záměru.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona a s ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 3 vyhotovení a 1 vyhotovení v elektronické podobě.

Identifikační údaje:

Název záměru

Objekt údržby a oprav vozidel Regiojet Praha – Dolní Měcholupy

Kód záměru v Informačním systému EIA

PHA1138

Oznamovatel

Regiojet a.s., IČO: 28333187, sídlo: nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno, oprávněný zástupce oznamovatele: Ing. Martin Čmiel, technický ředitel

Oznámení

zpracovatel: RNDr. Stanislav Fojtík, datum zpracování: říjen 2021

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 45 (železniční a intermodální zařízení a železniční dráhy s délkou od 2 km) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru

Oznámení definuje záměr výstavby objektu (depa) pro údržbu a opravy železničních souprav, který se stává z komplexu skladových a opravárenských hal v prostoru vlečky na východě průmyslové zóny městské části Praha 15. Na pozemcích se v současnosti nachází stávající vlečka (2 koleje), která je napojena na obslužnou komunikaci navazující na ulici Dolnoměcholupská. Pozemky jsou zastavěny objekty jednopodlažní lokomotivní remízy s jednopodlažním přístavkem (olejová kotelna, dílny a sklady) a dvoupodlažního provozního objektu. Vedle objektu remízy se nachází samostatný objekt odběratelské trafostanice. Pod přílehlou komunikací se nachází podzemní nádrže pohonných hmot.

Nově jsou navrženy následující haly a objekty:

- hala oprav lokomotiv a vagonů (čtyři koleje, plocha 4 870 m²)
- centrální logistický sklad s průjezdnou kolejí (1 192 m²)
- 5-ti podlažní provozní a dílenský objekt (dílny, administrativa, šatny, jídelna, ubytovna, 630 m²)
- hala oprav elektrických jednotek (2 koleje, 2 740 m²)
- hala vyšších stupňů oprav (485 m²)
- hala lakovny (265 m² + hala přípravny do laku (270 m²)
- hala průjezdné myčky vozových souprav (1 020 m²)
- hala podúrovňového soustruhu (260 m²)

Plocha řešeného území je cca 60 tis. m². Celková zastavěná plocha objekty zaujímá 12 205 m². Komunikace a zpevněné plochy zaujímají 2 670 m². Uvažuje se 2 – 3 směnným provozem a se 152 zaměstnanci. Maximální kapacita údržby je 8 souprav (4 v denní a 4 v noční době).

Ubytování pro vlakové čety a zaměstnance je navrhováno o kapacitě max. 54 lůžek. Součástí záměru je realizace 53 parkovacích stání podél příjezdové komunikace a na prostranství před stávajícím administrativním objektem MIKAPA.

Kapacita (rozsah) záměru je uvedena na str. 3 – 5 Oznámení.

Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 15
katastrální území: Dolní Měcholupy

Záměr je lokalizován na východním okraji průmyslové oblasti Prahy 10 – Hostivař – Dolní Měcholupy na ploše stávajícího vlečkového kolejiště, napojeného z železniční stanice Praha – Hostivař. Vymezené zájmové území záměru leží na okraji souvislé obytné zástavby Dolních Měcholup v ulici Nad Sadem a Nad Vokolky, která představuje převážně samostatné řadové rodinné domy a zahrádkářskou kolonii. Záměr je od obytné zástavby oddělen pásem stávající izolační zeleně.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předkládaný záměr je navržen jako stavba trvalá. Hlavní funkcí záměru je zajištění komplexního servisu (pravidelné údržby, opravy a rekonstrukce) kolejových vozidel společnosti Regiojet. V navrženém depu bude zajištěna pravidelná údržba souprav (úklid, mytí, odmrazování, drobné opravy atd.), opravy zejména spodků kolejových vozidel a případně kompletní rekonstrukce vozidel.

Účel areálu je především údržba a opravy kolejových vozidel společnosti Regiojet.

Pozemky určené k zástavbě jsou situovány v okrajové části Prahy. Z předloženého Oznámení není zřejmé, které záměry byly zahrnuty a vyhodnoceny z hlediska kumulativních vlivů.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry jsou uvedeny na str. 6 - 7 Oznámení.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru; v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry

Záměr je navrhován v jedné variantě.

Předmětem oznámení je výstavba objektu údržby a oprav vozidel, včetně úprav vlečkového kolejíště pro potřeby zázemí kolejových vozidel společnosti Regiojet. Do depa budou přistavovány soupravy vozidel ze stanice Hostivař určených k opravě, úpravě, popřípadě rekonstrukci. Vozidla projdou na začátku nebo konci procesu myčkou, v případě mrazu odmrazení. Následně se přesune na příslušné stanoviště oprav, kde budou vozidla (převážně vagóny) opravena, upravena, nebo zrekonstruována. Po opravě projdou výstupní kontrolou, závěrečným úklidem a odjíždí z depa do běžného provozu.

Stavba je navržena jako kombinace halového objektu a 5-ti podlažního provozního objektu. Celá stavba je nepodsklepená, pouze v prostoru mycí linky je realizován suterénní prostor pro umístění technologického zázemí mycí linky.

V jednotlivých opravárenských halách budou provedeny stavební úpravy a umístěna technologie podle dalších specifikací investora (prohlížecí a montážní jámy, koleje na sloupových nosnících, prohlížecí lávky, mostový jeřáb, plošiny pro VZT jednotky ad.). Samostatně lze ve vyhrazené hale provádět specializované opravy vyšších stupňů u vybraných technologických celků. V oddělených prostorech je umístěna lakovna s přípravnou a podúrovňový soustruh. Samostatným provozem je průjezdná myčka vozidel, jejíž technologie umožňuje mytí ucelených vozových souprav. Opravárenské haly doplňuje centrální logistický sklad náhradních dílů. Na haly navazuje nový pětipodlažní provozní objekt. V jeho přízemí jsou umístěny samostatné specializované dílny, v 1. patře část dílen, kantýna a sociální zázemí. Horní tři podlaží jsou využita pro administrativu a jako ubytovna zaměstnanců. V horním podlaží je umístěna kotelna, strojovna přípravy TUV a strojovna VZT.

Nejčastěji budou prováděny běžné údržby během 1 – 2 dní (70%), tj. preventivní údržba železničních vozů (čištění, mazání, výměny drobných dílů a menší opravy dle zjištěného stavu vozu). Přibližně 20% vozů bude rekonstruováno během 1 – 2 týdnů (budou demontovány sedadla, interiérové obložení, vnitřní vybavení či podlahová krytina). Těžké opravy budou prováděny cca z 10 % (jde o větší zásahy do technologických celků vozidel, např. podvozku a kol) během 1-2 měsíců.

Hlavní instalované technologické celky jsou **stříkací kabina (lakovna), podúrovňový soustruh a průmyslová myčka vozových souprav**.

Stříkací kabina typ PKPF MAXI je uzavřený prostor sestavený z izolovaných panelů. Provětrávání pracovního prostoru kabiny je zajištěno vzduchotechnickou jednotkou. Kabina může být provozována v režimu stříkání nebo v režimu sušení. Při režimu stříkání je kabina rozdělena na vzduchotechnické sekce. Intenzivně provětrávaná je vždy jedna sekce, ostatní jsou provětrávány mírně. Vyfiltrovaný a případně ohřátý a zvlhčený vzduch je do kabiny přiváděn přes filtrační mezitrop a odsáván přes podlahové filtrační kanály s třístupňovým suchým filtračním systémem. Systém suché filtrace odsávaného vzduchu zaručuje vysokou odlučivost tuhých emisí. Teplota přiváděného vzduchu je při obou režimech udržována na nastavené hodnotě automatickou regulací – pro stříkání 20 – 24 stupňů, pro sušení max. 60 stupňů. Používají se pouze vodou ředitelné barvy bez obsahu VOC.

Průmyslová myčka je umístěna v jednokolejné hale. Pro odvod znečištěné vody jsou v celé délce haly umístěny nerezové zachytné vany. Dešťová voda je ze střechy haly svedena do podzemní retenční nádrže pro využití při mycím procesu. Technologii představuje pojízdný mycí portál osazený bočními a střešními kartáči, který nabízí tři stupně mytí: ekologický, standardní a intenzivní. Mytí se provádí buď alkalickým, nebo kyselým mycím prostředkem, který se pravidelně střídá. Znečištěná voda je zachycována v podzemní sedimentační nádrži, odkud je čerpána do čistírny odpadních vod a po přečištění je shromažďována v retenční nádrži. Při mycím procesu je opětovně využívána recyklovaná voda, pouze finální oplach je prováděn čistou vodou z vodovodního řádu. Při poklesu venkovní teploty pod 3 °C dojde k automatickému odstavení technologie a odvodnění celého systému. Kapacitně zvládne až 200 vozů během 24 hodin. Mytí jednoho vagónu zabere zhruba sedm minut. Celou soupravu myčka zvládne umýt za zhruba 30 až 40 minut.

Podúrovňový soustruh je určen pro obrábění kol železničních vozidel a bude umístěn v samostatné hale. Největší průměr obráběného kola na styčné kružnici je 800 – 1 600 mm, nejmenší průměr obráběného kola na styčné kružnici 400 - 500 mm, maximální šířka obráběného kola 100 - 150 mm.

Stavba bude napojena stávajícími nebo novými areálovými přípojkami na stávající veřejné řady inženýrských sítí.

Areál depa Regiojetu bude napojen na samostatný objekt stávající vlastní velkoodběratelské trafostanice, která bude zrekonstruována. Součástí záměru bude záložní zdroj el. energie diesel-agregát o výkonu 400 kVA/300 kW. Zdrojem tepla jsou centrální plynová kotelna a lokální zdroje. Centrální plynová kotelna bude umístěna v 5.NP patrové budovy. Celkový výkon plynové

kotelny bude cca 1 182 kW. Lokální zdroje tepla se předpokládají formou přímého ohřevu vzduchu zemním plynem. Tento způsob ohřevu vzduchu se předpokládá především pro lakovnu. Dešťové vody ze střech budou akumulovány v akumulární nádrži a využívány jako užitková voda zejména pro provoz myčky.

Před zahájením výstavby bude potřeba provést demolici stávajících objektů remízy, uložště pohonných hmot a objektu stávající provozní budovy. Po demolici objektů bude provedena kompletní demontáž části kolejště vlečkového nádraží (koleje, pražce, odvodnění kolejště a ohraničení stavenišť neprůhledným plotem). Zachovány zůstanou pouze 2 krajní východní koleje, které budou zajišťovat provoz na myčce. Přílehlý objekt trafostanice zůstane zachován, stejně tak stávající objekty MIKAPY.

Dle aktuálního harmonogramu přípravy má výstavba záměru začít v 10/2024, ukončení stavby se předpokládá v roce 10/2025.

Popis technického a technologického řešení záměru je uveden na str. 8 – 16 Oznámení.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečišťování, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci). Porovnání s nejlepšími dostupnými technikami (BAT), s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry proto nebylo provedeno.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání závěru zjišťovacího řízení a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu a informací obsažených v bodě D.4 přílohy č. 3 k zákonu

Oznamovatelem je připravován záměr výstavby objektu údržby a oprav vozidel, včetně úprav vlečkového kolejště pro potřeby zázemí kolejových vozidel společnosti Regiojet. Podle Oznámení dojde k demolici stávajících objektů remízy, uložště pohonných hmot a objektu stávající provozní budovy. Zachovány zůstanou pouze 2 krajní východní koleje, které budou zajišťovat provoz na myčce. Přílehlý objekt trafostanice zůstane taktéž zachován.

Plocha řešeného území je cca 60 tis. m². Celková zastavěná plocha objekty činí 12 205 m². Komunikace a zpevněné plochy činí 2 670 m². Celkový max. počet zaměstnanců je 152. Plocha úprav kolejí mimo halu je 13 052 m². Zatravněná plocha je 23 945 m². Ubytování je navrženo o kapacitě 54 lůžek. Záměr počítá s umístěním 53 parkovacích stání.

Podle platného ÚPn je záměr situován v zastavitelném území v plochách s rozdílným způsobem využití SV – všeobecně smíšené s kódem míry využití plochy C, VS – výroby, skladování a distribuce a DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály, a dále v území nezastavitelném, v ploše s rozdílným způsobem využití ZMK – zeň městská a krajinná. Podle orgánu územního plánování je záměr jako celek v souladu s ÚPn (viz vyjádření odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy č. j. MHMP 1125819/2021 ze dne 02.08.2021).

Podkladem pro vyhodnocení vlivů byly využity stávající intenzity dopravy na síti pro dopravní obsluhu, které jsou odvozeny ze sčítání TSK a dále ze studie Kreml J., 2017“ Dopravné inženýrské podklady pro stavbu „Hostivařská spojka“. Dále byly zpracovány odborné studie (rozptylová a akustická studie), které jsou samostatnou přílohou Oznámení.

Průmyslová zóna Hostivař – Dolní Měcholupy, jejíž je záměr součástí, je dopravně obsluhována ulicí Průmyslová. Spojkou mezi ulicí Průmyslová a Kutnohorská je ulice Dolnoměcholupská a U Továren. Z ulice Dolnoměcholupská je pak umožněno dopravní spojení posuzovaného areálu příjezdovou komunikací.

Intenzity vyvolané dopravy v období výstavby vycházejí z požadavku na množství přepravovaných materiálů. Celkově se jedná o 800 vozidel, tj. 1 600 obousměrných pohybů po dobu 2 – 3 měsíců. Nárůst dopravy by nemělo přesáhnout 15 % stávajících dopravních intenzit. V období výstavby bude využíván směr k ulici Průmyslová, bez průjezdu Dolními Měcholupy. Staveništní dopravu lze odhadnout cca na 160 pohybů vozidel v denní době, z toho 60 TNV.

V období provozu bude využíván úsek Dolnoměcholupská ve směru Průmyslová zhruba ze 70% vyvolané dopravy, úsek ve směru Kutnohorská zhruba ze 30%. Dojde k navýšení stávajících intenzit dopravy u osobních automobilů na ulici Dolnoměcholupská zhruba o 4 - 5% a nákladní dopravy o 2,5%.

Intenzity automobilové dopravy vyvolané záměrem bude představovat 80 osobních vozidel (140 obousměrných pohybů v denní době a 20 obousměrných jízd v noční době). Předpokládá se pohyb 6 nákladních vozidel (12 obousměrných pohybů) nad 3,5 t denně.

U železniční dopravy se počítá s nepřetržitou potřebou pro obsluhu halý i myčky na ranní i denní směně dieselelektrickou lokomotivou např. řady 740. Jde o přístavbu vozů z nádraží Praha - Hostivař na vlečku a do halý, manipulaci s vozy mezi kolejemi, protahování souprav vozů myčkou a další obslužné činnosti. Předpokládá se 4 soupravy v denní a 4 v noční době.

Novými zdroji emisí budou plynová kotelna, nouzový zdroj energie (dieselagregát), technologické zdroje svařování a lakování a generovaná nákladní a železniční doprava.

Na základě výsledků předložené rozptylové studie (RNDr. Marcela Zambojová, 06/2021) lze konstatovat, že imisní příspěvky řešeného záměru i v kumulaci s navýšenou nesouvisící automobilovou dopravou v řešeném území k průměrným ročním koncentracím NO₂, částic PM₁₀, PM_{2,5}, bezenu i benzo(a)pyrenu nezpůsobí překročení příslušných platných imisních limitů pro roční průměr těchto škodlivin. Ani krátkodobá maxima těchto škodlivin nebudou při provozu záměru překračována.

Současné akustické poměry v území popisuje Oznámení v akustické studii (Ing. Eduard Stöhr, 10/2021), která je jeho přílohou. Stávající zdroje hluku tvoří automobilová a nákladní doprava na veřejných komunikacích.

Stávající intenzity dopravy byly odvozeny ze sčítání TSK a dále ze studie Kreml J, 2017: Dopravně inženýrské podklady pro stavbu „Hostivařská spojka“. Vstupní data byla převzata z roku 2016 a v programu přepočtena na rok 2021. V současnosti jsou limity pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích ve výpočtových bodech plněny. Hlukové limity pro hluk ze silniční dopravy jsou dle akustické studie plněny.

Pro výpočet hluku v období výstavby bylo zvoleno místo nejhlučnějšího zemního stroje (pilotovací soupravy) co nejbližší k obytné zástavbě a počet nákladních automobilů od tohoto místa k ulici Dolnoměcholupská. Nejbližší obytná zástavba se nachází přibližně 70 m východně od záměru. Na základě zjištěných hodnot lze konstatovat, že ve výpočtových bodech nedochází k překročení hygienických limitů stanovených pro hluk ze stavební činnosti.

Po výstavbě záměru a instalaci protihlukových opatření u stacionárních zdrojů hluku nebude docházet k překročení hygienického limitu pro hluk ze stacionárních zdrojů v denní době, v noční době se bude hladina hluku pohybovat u třech výpočtových bodů v pásmu nejistoty. V případě hluku z dopravy nebude po výstavbě záměru docházet k překračování hlukových limitů v denní ani noční době.

Príslušný úřad na podkladě Oznámení, vyjádření k nim obdržených a s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí došel k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákona a v ní dopracovat požadavky uvedené na str. 1 - 2 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Požadavek č. 1 a 3 Oznámení neposkytuje dostatečný podklad pro posouzení vlivů záměru na hlukovou situaci v dotčeném území. Hluková studie nepostihuje všechny zdroje hluku, které by v rámci posuzovaného záměru mohly vznikat – chybí vyhodnocení dopadu hluku, který bude vznikat při manipulaci s vagóny, pojezdy lokomotivy, popojíždění vozidel a mechanismů při nakládce/vykládce, parkovacích a manipulačních plochách atd., a dále není vyhodnocen vliv vibrací. Vyhodnocení hlukové zátěže by mělo vycházet z reálně generované dopravy záměru.

Požadavek č. 2 je stanoven na základě předložené hlukové studie, která uvádí, že se v období provozu záměru bude hluk ze stacionárních zdrojů (VZT) v noční době u výpočtových bodů č. 1, 6 a 7 nacházet v pásmu nejistoty výpočtu.

Požadavek č. 4 je stanoven na základě potřeby správnosti vstupních podkladů pro zpracování specializovaných studií (zejména pak hlukové a rozptylové studie) a následnému vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Požadavek č. 5 je stanoven z důvodu udržení kvality ovzduší jak v místě záměru, tak v jeho nejbližším okolí.

Požadavek č. 6 je stanoven z důvodu nutnosti prokázání vlivů záměru jako celku, kdy je potřeba brát v úvahu i možné kumulace a synergie jeho vlivů s vlivy jiných záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných).

Požadavek č. 7 je stanoven z důvodu nutnosti vyhodnotit vlivy záměru na klima.

Požadavek č. 8 a 11 je stanoven z důvodu prokázání podpory biodiverzity a jako způsob kompenzace negativních vlivů souvisejících se záměrem.

Požadavek č. 9 je stanoven z důvodu prokázání minimálního zásahu do krajiny a okolní zástavby.

Požadavek č. 10 je stanoven z důvodu nutnosti prokázání možnosti zasakování dešťových vod.

Požadavek č. 12 je stanoven z důvodu potřeby konkretizace a zezávnění vyplývající z jednotlivých studií.

Požadavek č. 13 se týká dalších relevantních připomínek a požadavků ve vyjádřeních (např. přehledné uvedení všech opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů záměru v příslušné kapitole).

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 1. 11. 2021.

Z obsahu Oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 45 (železniční a intermodální zařízení a železniční dráhy s délkou od 2 km) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě Magistrát hlavního města Prahy.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 8.11. 2021. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků (hlavní město Praha, městská část Praha 4) a na internetu. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA 1138. Současně příslušný úřad zaslal Oznámení, popřípadě informaci o něm spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o Oznámení byla na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy zveřejněna dne 8. 11. 2021. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o Oznámení. Za den zveřejnění se přitom považuje ten den, kdy došlo k vyvěšení informace o Oznámení na úřední desce dotčeného kraje. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 8. 12. 2021. Všechna obdržená vyjádření byla zaslána ve lhůtě dané zákonem.

Celkem bylo příslušnému úřadu zasláno 7 vyjádření. Jejich kopie jsou zveřejněny spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení v Informačním systému EIA.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Příslušný úřad při vydání tohoto závěru vycházel zejména z předloženého Oznámení podle přílohy č. 3 k zákonu (zpracováno RNDr. Stanislavem Fojtíkem), dále vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti obdržených během zjišťovacího řízení (viz níže).

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí.

4. Vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

- 1) hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 2052714/2021 ze dne 8.12.2021),
- 2) Česká inspekce životního prostředí – oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/2021/11722 ze dne 7.12.2021),
- 3) Magistrát hlavního města Prahy – odbor památkové péče
(vyjádření č. j. MHMP 1785949/2021 ze dne 24.11.2021)
- 4) Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 2034449/2021 ze dne 7.12.2021)
- 5) Úřad městské části Praha – Dolní Měcholupy
(vyjádření č. j. 1346/2021 ze dne 1.12.2021)
- 6) Hygienická stanice hl. m. Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 67435/2021 ze dne 19.11.2021)
- 7) Spolek AOPK z.s.
(vyjádření ze dne 5.11.2021)

Níže uvedený text představuje pouze stručné shrnutí podstaty jednotlivých vyjádření. Jejich kopie jsou zveřejněny spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení v Informačním systému EIA. Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“) záměr popisuje, vyjadřuje se ke vztahu k platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy a uvádí, že nepožaduje plné posouzení záměru podle zákona č. 100/1001 Sb., v platném znění. To je ale vázáno na splnění následujících podmínek, požadavků a doporučení v dalších fázích projektové přípravy:

- Doložit, že při provedení záměru budou zajištěny bezproblémové podmínky pro využívání vlečky do Malešicko-hostivařské oblasti nejen z pohledu současné situace a stávajících uživatelů vlečky ale i pro budoucí potenciální investory ve spádové části Malešicko-hostivařské oblasti. Zároveň je třeba zachovat kapacitu pro možnost jízd vlaků

po stávající vlečce do lokality Malý Háj, kde lze výhledově zajistit obsluhu rozvíjejícího se území právě železniční dopravou.

- Zpracovat biologický průzkum, zaměřený na výskyt a případný transfer zvláště chráněných druhů ve stávajících plochách lokality záměru. Použít vhodnou metodiku zejména co do volby termínů a intenzity terénních prací.
- Na základě biologického průzkumu řádně zhodnotit vlivy záměru na biologickou rozmanitost.
- Zpracovat dendrologický průzkum území.
- Doplnit podrobnější řešení sadových úprav.
- Doporučujeme doplnit zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr či odmítnutí.
- Doplnit vizualizaci záměru, která v předloženém oznámení zcela chybí, a na jejím základě metodicky správně zhodnotit vlivy záměru na krajinný ráz. Mimochodem, zmínka o podobných objektech v přilehlé části průmyslové zóny Hostivař - Měcholupy není zcela relevantní, neboť a) nové haly zastaví rozsáhlý volný prostor kolejíště (a mj. značně omezí podélné průhledy v prostoru vlečky) a b) areálových průmyslových hal se zásadně přiblíží k zástavbě RD (drobného měřítka).
- Doplnit alespoň hrubou kvantifikaci (kvalifikovaný odhad) hlavních surovin a stavebních materiálů.
- Tvrzení, že „Posuzovaný záměr neprodukuje emise ani nepoužívá látky poškozující ozónovou vrstvu ve smyslu nařízení ES 1005/2009 o látkách poškozujících ozónovou vrstvu (regulované látky) ani ovlivňující klimatické změny (zejm. metan, oxid uhličitý).“ (str. 32 předloženého Oznámení) ve své druhé části není správné. Je třeba doplnit hodnocení vlivů záměru na klima. Na základě údajů z kap. II. 3 (po doplnění ve smyslu předchozí připomínky) je třeba alespoň přibližně určit emise skleníkových plynů spojené s výstavbou záměru. Obdobně je třeba kvantifikovat emise skleníkových plynů během provozu záměru a k těmto celkovým škodlivým vlivům na klima doplnit vhodná mitigační opatření. S přihlédnutím k uváděným nárokům na spotřebu energie, jakož i na uváděné rozměry nových hal je třeba prověřit tvrzení, že záměr údajně nebude mít vliv na mikroklima oblasti (str. 58 předloženého oznámení).
- Upřesnit skutečnou a úplnou četnost železniční dopravy, tedy nejen obsluhu myčky (8 souprav za 24 hodin), ale i všechny ostatní pojezdy posunovací lokomotivy.
- Rozpracovat a doplnit opatření uvedená v kap. D.4 předloženého oznámení. Kromě jiného konkrétně:
 - a) protihluková opatření tak, aby vypočtené hodnoty ve všech výpočtových bodech byly bezpečně pod hygienickými limity, tedy aby žádná z těchto hodnot nezasahovala do tzv. pásma nejistoty.
 - b) opatření pro eliminaci, popř. minimalizaci a kompenzaci škodlivých vlivů z předpokládaného nárůstu silniční i drážní dopravy.
- Oceňujeme navržené hospodaření se srážkovou vodou a také proponovaný provoz.

Podmínky, požadavky a doporučení hlavního města Prahy byly zohledněny v tomto závěru zjišťovacího řízení s tím, že budou předmětem následného procesu posouzení záměru.

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha (dále jen ČIŽP) nemá k záměru zásadní připomínky a nepožaduje jeho posouzení.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (OCP MHMP) nepožaduje záměr posoudit.

Z hlediska odpadového hospodářství

- Připomínáme, že dle § 2 odst. 2 písm. e) se zákon č. 541/2020, Sb., o odpadech nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti pouze tehdy, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.
- Upozorňujeme, že veškeré odpady je třeba ukládat odděleně a předávat oprávněné osobě k nakládání s daným druhem odpadu především k dalšímu využití, případně odstranění. Označení a uložení nebezpečných odpadů bude prováděno v souladu s Přílohou č. 20 vyhl. č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Dále upozorňujeme na povinnost původce odpadu dle § 15 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, kde se uvádí, že v případě stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, má původce mít jejich předání podle § 13 odst. 1 písm. e) v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem.
- Doporučujeme pojem „likvidace“ odpadu nahradit pojmem „odstranění“ v souladu s platnou legislativou.

Z hlediska ochrany vodního hospodářství

- V případě podaného návrhu je nutné doložit možnost likvidace srážkových vod vsakem ve vsakovacím objektu vyjádřením osoby s odbornou způsobilostí dle zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů.
- Posouzení toho, zda se v případě navrženého vsakovacího objektu jedná o vodní dílo dle ustanovení § 55 vodního zákona, přísluší zcela vodoprávnímu úřadu městské části Praha 15. Pokud dojde příslušný vodoprávní úřad správním úvahou k závěru, že se v případě tohoto objektu jedná o vodní dílo, pak jeho povolení podléhá projednání dle ust. § 15 vodního zákona a likvidace srážkových vod vsakem podléhá projednání dle ust. § 8 odst. 1 písm. a) bod 5 vodního zákona.
- Povolení stavby vodních děl (čistírna odpadních vod z portálové myčky apod.) podléhá projednání dle ust. § 15 vodního zákona.
- Splaškové a srážkové vody vypouštěné do kanalizace musí splňovat limity dané kanalizačním řádem.
- Podmínky připojení záměru na veřejný vodovod a veřejnou kanalizaci je nutné projednat se správcem a provozovatelem veřejné vodovodní a veřejné kanalizační sítě.
- V případě, že budou v navržených objektech použity např. hydraulické výtahy případně jiná hydraulická zařízení, musí být jejich šachty zabezpečeny (izolovány) tak, aby při poruše nemohlo dojít ke znečištění podzemních nebo povrchových vod. Stejně tak musí být zabezpečeny prostory, kde budou umístěny transformátory (budou-li použity olejové

transformátory). V případě použití hydraulického výtahu či olejového transformátoru pak vodoprávní úřad OCP MHMP vydává ve věci zacházení se závadnými látkami závazné stanovisko.

- Projektová dokumentace pro (společné) územní a stavební řízení musí být doplněna o závěry provedeného průzkumu kontaminace, kterou lze v území očekávat. Při bouracích pracích musí být zajištěno, aby nedošlo k nežádoucímu pronikání srážkových vod nebo vod používaných ke zkrápění pro omezení prašnosti do kontaminovaných stavebních konstrukcí a k následnému promývání znečištění do podloží. V okamžiku odstranění všech stavebních konstrukcí provede stavebník odběr vzorků zeminy v prostoru pod provozy, ve kterých bylo zacházeno se závadnými látkami (zařízení pro zbrojení lokomotiv pohonnými hmotami, podzemní nádrže PHM, apod.). V případě indikace znečištění zeminy závadnými látkami bude zpracováno posouzení rizikovitosti znečištění zeminy závadnými látkami ve vztahu k plánovanému využití území zpracované odborně způsobilou osobou, která má osvědčení pro projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací v oboru sanační geologie. Pokud bude v rámci posudku navrženo odstranění znečištění, bude návrh sanačních prací projednán s Českou inspekcí životního prostředí.
- Projektová dokumentace k územnímu řízení by měla již obsahovat údaje o předpokládaném množství skladovaných a užívaných závadných látek (např. laky, barvy, fermeže, rozpouštědla, chemie pro myčku a ČOV, apod.) a o navržených opatřeních, aby závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod a neohrožily jejich prostředí, aby bylo možno posoudit, zda předložený záměr podléhá souhlasu vodoprávního úřadu dle ust. § 17 odst. 1 písm. b) vodního zákona, který je závazným podkladem pro postupy vedené podle části čtvrté stavebního zákona (stavební řád).
- Pokud bude v rámci provádění stavby nebo provozu stavby zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo zacházení s nimi bude spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, má uživatel závadných látek povinnost podle ust. § 39 vodního zákona vypracovat plán opatření pro případy havárie (havarijní plán). Havarijní plán uživatel závadných látek vypracuje v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, a zašle ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu.
- Případné čerpání podzemních vod ze stavební jámy při realizaci záměru za účelem snižování jejich hladiny podléhá projednání dle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu příslušné městské části Praha 15.
- Dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona je zakázáno mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod (týká se provádění stavby).

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesů a lesního hospodářství, myslivosti, ochrany ovzduší a ochrany přírody a krajiny nemá OCP MHMP k záměru připomínky.

Připomínky a doporučení Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí jsou v tomto závěru zjišťovacího řízení zohledněny.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče (MHMP OPP) nepožaduje záměr posoudit.

- Požaduje, aby stavebník umožnil Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum (záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy). Upozorňuje stavebníka na tuto povinnost již od doby přípravy stavby (dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů). Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

Připomínky Magistrátu hlavního města Prahy, odboru památkové péče jsou v tomto závěru zjišťovacího řízení zohledněny.

Městská část Praha – Dolní Měcholupy požaduje záměr posoudit. Obsah vyjádření je uveden níže.

- Předložené Oznámení záměru není dle názoru městské části zpracováno v souladu se zákonnými požadavky. Oznámení neposkytuje dostatečný podklad pro posouzení vlivu na životní prostředí a není tak prokázáno, že Záměr nebude mít negativní vliv a nedojde tak k výraznému zhoršení životního prostředí pro obyvatele městské části Praha – Dolní Měcholupy.
- Jako problematické se jeví oblast hluku a kvality ovzduší, aniž by ale Oznámení obsahovalo návrh konkrétních, účinných opatření k eliminaci nežádoucích vlivů. Opatření, uvedená v bodě D4 Oznámení se jeví již v této fázi naprosto nedostatečnými a laxními.
- Dle „Odborného posouzení hluku pro akci „Praha – Dolní Měcholupy Objekt údržby a oprav vozidel REGIOJET“ dominantním zdrojem hluku jsou zdroje VZT na střechách objektu. Tuto skutečnost předkladatel bere jako holý fakt, konstatování, se kterým je nutno se smířit, aniž by již v této prvotní fázi, jakkoliv hledal a navrhoval taková technická řešení, která by hlučnost popisovaných technologií snižovala, např. volbou a instalací takové VZT, která by již od počátku vykazovala hlučnost nižší. Současně toto „Odborné posouzení“ opírá své závěry o ničím odborně podepřené „předpoklady a „očekávání“ – viz str. 13.
- V Oznámení jsou uvedena rozporuplná data – např. na str. 6 uvádí zpracovatel celkový počet pracovníků 230 osob, na str. 16 pak jsou ale uvedeny počty zcela odlišné, na str. 7 Rozptylové studie je pak uveden počet 155 zaměstnanců. Vzhledem ke skutečnosti, že od počtu zaměstnanců dále autor Oznámení odvíjí počet pohybu automobilů a tím i emisní toky z automobilové dopravy, je nezbytné, aby tyto nesrovnalosti byly vyjasněny a odstraněny.
- Na straně 10 - 11 „Odborného posouzení hluku pro akci „Praha – Dolní Měcholupy Objekt údržby a oprav vozidel REGIOJET“ je uvedeno: „Hluk z dopravy je i s ohledem na její četnost a akustické pozadí komparativně nejvýznamnější. Rozhodující je provoz na železniční vlečce na koleji nejbližší k obytné zástavbě. Další hlukové emise budou

vznikat zejména při vnitroareálové dopravě (tj. popojíždění vozidel a mechanismů při nakládce, vykládce ap.) na příjezdové komunikaci, parkovacích a manipulačních plochách, dále lze uvažovat přírůstek hlukové zátěže z provozu na přístupových komunikacích, zejména ulici Dolnoměcholupská. Všechny tyto zdroje hluku však lze označit s ohledem na dobu a četnost jejich působení, akustický výkon a pozici vůči obytné zástavbě jako málo významné a není proto s nimi ve výpočtu uvažováno.“ S tímto konstatováním není možné souhlasit, protože stavba hal zcela jistě změní charakter prostoru a způsobí odraz zvuku od stěn hal směrem k obytné zástavbě.

- Na straně 12 „Odborného posouzení hluku pro akci „Praha – Dolní Měcholupy Objekt údržby a oprav vozidel REGIOJET“ je uvedena tabulka s vypočtenými hodnotami hlukového zatížení v noční době jsou pro referenční body 1, 2, 6 a 7 překročeny limity hladiny hluku a není navrženo žádné relevantní kompenzační řešení. Jak vyplývá z tabulky na straně 16, tak i po přijetí navržených opatření je stále překračován hygienický limit a hladina hluku je v noční době dokonce vyšší než ve dne. Pouhé konstatování na str. 18, že nejistota výpočtu je při použitém programu +/- 1,8 dB a lze tudíž vypočtené hodnoty uvažovat v rámci limitu, je pro nás nepřijatelné.
- Kapitola 1.4 „Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry“ neuvádí jedinou plánovanou stavbu nebo záměr, který by v lokalitě připravovaného záměru přicházel do úvahy. Pouze příkladmo uvádíme následující záměry:
 - Hostivařskou spojku – STAVBA Č. 42820 HOSTIVAŘSKÁ SPOJKA (nebylo zjišťovací řízení)
 - Obchvatovou komunikaci DM – PHA1072 (Stavba č. 42674; etapa 4 - Obchvatová komunikace Dolní Měcholupy)
 - Panattoni – PHA1049 Panattoni Prague City Park, Praha – Dolní Měcholupy
 - Prakab – PHA1103 Průmyslové haly v areálu Prakab Pražská Kabelovna, s.r.o. (duben 2020)
 - Techo – PHA1124 Modernizace areálu Hostivař a.s., Praha 15
 - Ekospol - PHA941 Obytný soubor Hostivař, Praha 15
 - Toptrans – PHA979 Rekonstrukce a dostavba areálu Toptrans Hostivař, Praha 15, k. ú. Hostivař
 - Galvanovna – PHA1099 Galvanovna Hostivař, Business Park U Továren 31, Praha 15

Požadujeme, aby tento zásadní nedostatek byl odstraněn.

- Předložené Oznámení pouze ve výčtu a popisu provozu Záměru uvádí existenci „podúrovňového soustruhu“, aniž by ale tento technologický objekt blíže specifikoval především, co se týká jeho vlivu na celkový hluk provozu, který dle našeho názoru nebude zanedbatelný. Rovněž není vyhodnocen případný vliv prováděného broušení kol (soustružení kol nebo brzdových kotoučů v rámci „těžkých oprav“) na tomto zařízení na kvalitu ovzduší.
- Oznámení sice řeší problematiku svodu, využití a eventuální likvidaci dešťových vod, ale pouze dešťových vod ze střech hal, otázku zasakování či jiný způsob likvidace dešťových vod z areálu (především prostoru kolejíšť) neřeší vůbec. Oznámení říká, že přebytečná

technologická voda bude předčištěna na ČOV, která je součástí mycí linky a shromažďována v jímce. Není zde však žádná zmínka o technologii ČOV a jejích případných dopadech provozu na životní prostředí.

- V předloženém oznámení není předloženo vyhodnocení emisí z lakovny včetně případných eliminačních opatření. V Oznámení je pouze zmíněno zachycení tuhých emisí na suchých filtrech.
- Oznámení konstatuje, že nejbližší obytná zástavba se nachází ve vzdálenosti 70 m od Záměru, připouští překročení hlukového limitu pro noční dobu ve výpočtových bodech č. 1,6 a 7, při provozu Záměru, ale nenavrhuje (kromě laxních a co do účinnosti neověřených opatření, uvedených pod bodem D.4), žádná opatření, která by emise hluku skutečně eliminovala.
- Záměr zcela rezignuje na možnost recyklace materiálů v místě výstavby a tím snížení dopravní zátěže během výstavby.
- V dokumentaci nejsou řešena opatření pro případ havárií - např. únik provozních kapalin apod. Je zde pouze odkaz na běžná technická a organizační opatření, což považujeme za nedostatečné.
- Předložené Oznámení nevyhodnocuje komplexně vliv navrhovaného Záměru na složky životního prostředí a neposkytuje tak dostatečný podklad pro posouzení vlivu Záměru na životní prostředí, proto požadujeme doplnění všech absentujících údajů do Dokumentace a řádné projednání v procesu posouzení podle zákona.

Připomínky městské části Praha – Dolní Měcholupy jsou v tomto závěru zjišťovacího řízení zohledněny s tím, že budou předmětem následného procesu posouzení záměru.

Hygienická stanice hlavního Města Prahy nemá k záměru zásadní připomínky a nepožaduje jeho posouzení.

Spolek AOPK z.s. požaduje záměr posoudit. Obsah vyjádření je uveden níže.

- V oznámení nejsou vyhodnoceny kumulativní vlivy záměru (dle kapitoly B I.4., se kumulace nepředpokládá), při tom jde o typickou kumulaci vlivů na životní prostředí, kdy v lokalitě jsou již provozovány technologie zhoršující pohodu bydlení v okolí, zvyšující prašnost a hluk, manipulace se sytkými materiály, skladování, doprava materiálů, v lokalitě je již teď značné množství dopravy, emise prachových částic a benzo (a) pyrenu. Předmětná lokalita je zatížena extrémně, zejména dopravou. Nejvýznamnější dopravní systém představuje Štěrboholská spojka s rozsáhlým mimoúrovňovým křížením s ulicemi Průmyslová a Kutnohorská, která společně s ulicí Dolnoměcholupská zajišťuje dopravní obsluhu Dolních Měcholup.
- Nesouhlasíme s popisy pracovních strojů v žádosti, máme za to, že technické parametry jsou značně zkreslené. Např. je s podivem, že všechny pracovní stroje v oznámení mají extrémně nízkou hladinu akustického hluku, oproti informacím výrobce, kdy jsou při max. zátěži uváděny zcela jiné parametry. Požadujeme, aby byla opravena data o hladině akustického hluku za reálná pro daný typ stroje a při max. výkonu.
- V žádosti jsme nezaznamenali kvalitní řešení protiprašných opatření jak při realizaci záměru, tak při následném provozu. Požadujeme doplnit protiprašná opatření.

- Máme za to, že v žádosti je nedostatečně řešena skutečnost, že záměr bude mít významný vliv na ovzduší, obyvatelstvo, povrchové a podzemní vody, půdu a dopravu. Sic oznamovatel tyto fakta popírá, máme za to, že jen pro to aby mu byl záměr schválen, pro to úmyslně neuvedl kumulaci ostatních zařízení, úmyslně upravil hladinu hluku z plánovaných strojů, nezabýval se protiprašnými opatřeními a zcela opomněl popsat, jakým způsobem budou likvidovány odpadní vody pocházející z příjezdějících vagónů.
- Požadujeme, aby v případě povolení záměru, byla dána povinnost 1x za 1 měsíce měřit prašnost při stavbě záměru a výsledky zasílat na vědomí Městské části Praha 15.
- Nesouhlasíme s hlukovou studií, kde je významně potlačena činnost při provozování železniční dopravy na vlečkách, zvláště v nočních hodinách. Podobnou, či spíše stejnou činnost provozuje společnost RegioJet i Městské části Praha Smíchov, kdy zvláště v nočních hodinách je hluk z činnosti společnosti RegioJet značně obtěžující v širokém okolí (cca.4KM). Při provozu na Praha Smíchov, je nejvíce rušícím prvkem časté houkání lokomotivy především řady 740 a i ostatních a manipulace s vozy, kdy je při různých posunech na vozy najžděno, což vytváří další z nepříjemných hlukových zátěží. Tyto činnosti nejsou obtěžující v denních hodinách, kdy jsou hlukové stopy RegioJet zastíněny ostatními hlukovými stopami, především z dopravy. Pro to požadujeme, aby v případě schválení záměru, byly přijaty taková protihluková opatření, aby nočních hodinách od 22:00 - 06:00, nebyla rušena pohoda bydlení v blízkém okolí 5Km od plánovaného záměru. Vhodné by bylo neprovádět žádnou činnost spojenou s posuny železničních vagónů a činnost lokomotiv v předmětném čase.
- Zásadně nesouhlasíme s výsledky provedeného orientačního biologického průzkumu v C 2.4. Biologický průzkum byl proveden velmi slabě a ne ve všech ročních obdobích. V rámci zájmového území jsou vhodné podmínky pro rozvoj populace, charakteristický výskyt a reprodukci zvláště chráněných druhů podle přílohy III vyhl. č. 395/1992 Sb. Dle našich informací jsou v lokalitě pozorováni živočichové hodni ochrany, byli pozorováni: netopýr rezavý, netopýr písklavý, čmelák zahradní, čmelák skalní, slavík, strnad luční, strnad zahradní, ropucha zelená, ještěrka obecná, ještěrka živorodá, ještěrka zední, které se vyskytují kolem panelů, zlomků betonu, hromad betonové suti a drti, na místech bez souvislého pokryvu vegetace a na šterkovém tělese drážní vlečky. Populace ohrožena skrývkami, zemními pracemi, jejíž nevhodně zvolené období by mohlo vést k ohrožení, oslabení populace. Veverka obecná, bělásek východní,
- Požadujeme vypracování plnohodnotného biologického průzkumu předmětné lokality nejlépe ve spolupráci s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR. V celé lokalitě probíhá sekundární sukcese, kdy jakýkoli nerozmyšlený zásah povede k likvidaci tohoto zatím křehkého území.

Připomínky spolku AOPK z.s. jsou v tomto závěru zjišťovacího řízení zohledněny s tím, že budou předmětem následného procesu posouzení záměru.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

RNDr. Štěpán Kyjovský
ředitel odboru ochrany prostředí
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
 - Regiojet a.s., IDDS: 285fzhh
- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - městská část Praha 15, Milan Wenzl – starosta, IDDS: nkybvp5
 - Městská část Praha – Dolní Měcholupy, Mgr.A. Jiří Jindřich – starosta, IDDS: i82bw8s
- Na vědomí
 - hlavní město Praha, Ing. Petr Hlubuček – náměstek primátora, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, IDDS: 4dkdzty
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Úřad městské části Praha – 15, odbor životního prostředí, IDDS: nkybvp5
 - Úřad městské části Praha – Dolní Měcholupy, výstavba a územní rozvoj, životní prostředí a evidence nemovitostí, IDDS: i82bw8s
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu
 - ostatní prostřednictvím úřední desky Magistrátu hlavního města Prahy
- Spis