


Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK


Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:



Investor, objednatel:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost: METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz
-----------------------	--	--

Člen sdružení:	SUDOP PRAHA Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: paha@sudop.cz
----------------	--

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
--	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Vyskočil tel.: +420 296 154 153		Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) - Praha-Ruzyně (vč.)
Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc tel.: +420 585 203 166	SOUHRNNÁ ČÁST VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	B. B.6 B.6.1
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Mgr. Bc. Rudolf Polášek		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Mgr. Bc. Rudolf Polášek			-
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Mgr. Bc. Rudolf Polášek			-
Skart. znak: V20/2043	Datum: 06/2022		
Počet formátů: xA4	Měřítko: -	IČD: 21 7033 02 06 01 00 00	

Doplňující údaje:

2	11/2022	3.vydání	Mgr. Bc. Polášek v.r.	Mgr. Bc. Polášek v.r.	Ing. Pospíšilová v.r.	Mgr. Gabriel v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7, Holešovice					Souprava:	
Zhotovitel: Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“					Číslo projektu:	310/20115
					VP (HIP):	Mgr. Bc. Polášek
					Stupeň:	DÚR
KÚ: Hlavní město Praha		OÚ/MÚ: Úřad městské části Praha 6			Datum:	11/2022
Obsah: Vliv stavby na životní prostředí					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					B.6.1	-

Objednatel: METROPROJEKT Praha a.s.

Argentinská 1621/36
170 00 Praha 7, Holešovice
IČ: 45271895
DIČ: CZ45271895

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz



Listopad 2022

Mgr. Bc. Rudolf Polášek

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1x digitální verze: METROPROJEKT Praha a.s.

1x digitální verze: Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

Mgr. Bc. Rudolf POLÁŠEK – obecná ochrana přírody, technické složky životního prostředí
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Bc. Petra POVÝŠILOVÁ – obecná ochrana přírody, odpadové hospodářství
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Michal HYKEL, Ph.D. – ochrana přírody, zoologie, botanika, krajinný ráz
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Marcela JANKŮ – ochrana přírody, botanika
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Vladimír MAŇÁK – dendrologie, náhradní výsadby
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 173

Ing. Jiří BĚLOHOUBEK – ochrana přírody, pedologie, ZPF
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 173

Ing. Kristýna POSPÍŠILOVÁ – ochrana přírody, PUPFL
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 173

RNDr. Jiří Grúz – Hodnocení vibrací, 2017
Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Externí spolupráce:

Ing. Filip Fikejz – Akustické posouzení, 2022
EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, tel. 274 784 927-9

OBSAH:

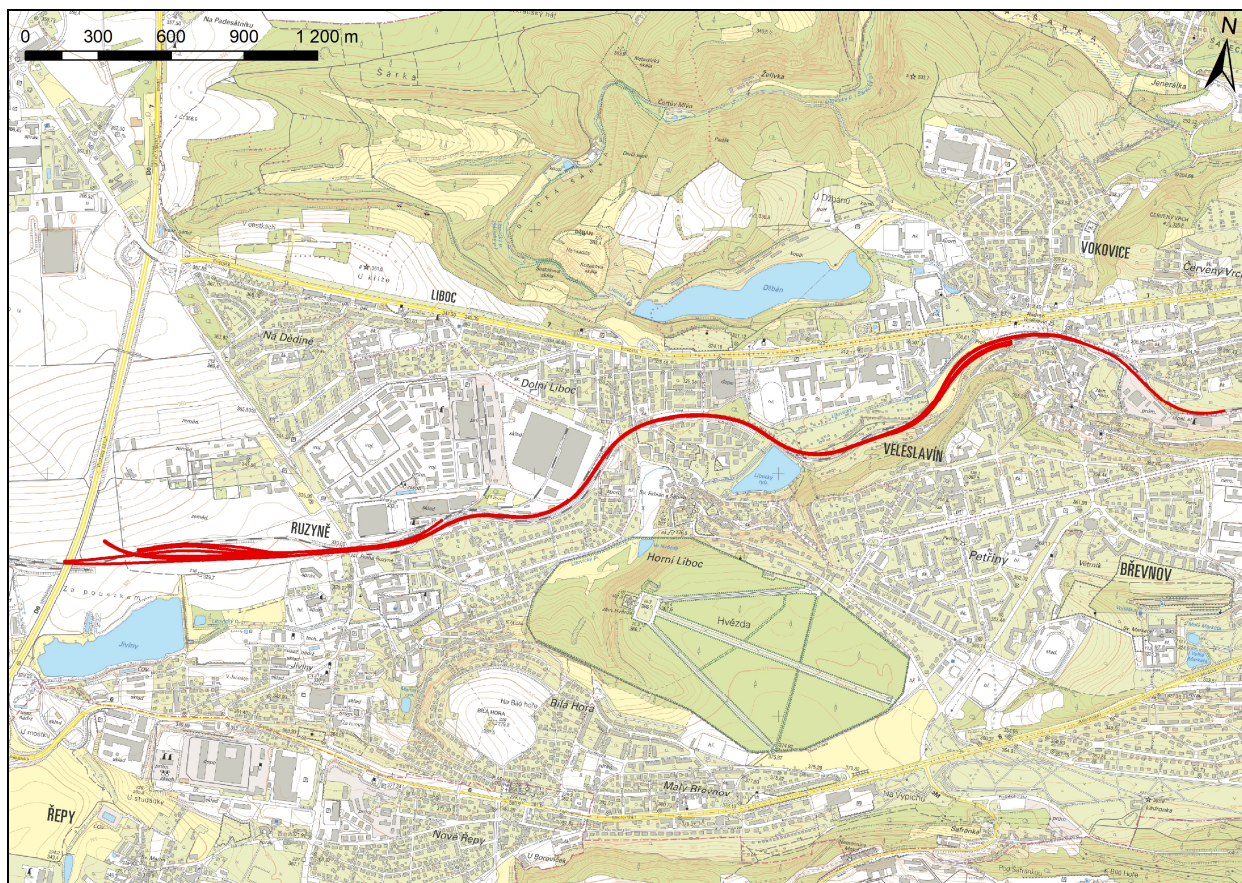
ÚVOD	5
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	6
A. 1. OVZDUŠÍ	6
A. 2. HLUK A VIBRACE	10
A. 3. VODA	14
A. 4. ODPADY	18
A. 5. PŮDA	23
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	25
B. 1. OCHRANA DŘEVIN	25
B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ	27
B. 3. OCHRANA ROSTLIN	27
B. 4. OCHRANA ŽIVOČICHŮ	30
B. 5. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	35
B. 6. NEROSTNÉ SUROVINY	35
B. 7. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	35
B. 8. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	38
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	39
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	39
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	59
LITERATURA	64

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v aktuálním znění. Umístění stavebního záměru je patrné z obrázku 1.

Předmětem záměru je modernizace železniční trati v úseku Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně). Stávající trať č. 120 je jednokolejná, neelektrizovaná s úrovnovými nástupišti a se starým zabezpečovacím zařízením. Nejvyšší dovolená rychlost je 70 km/h. Modernizace zahrnuje elektrizaci, zdvojkolejnění trati, odstranění všech úrovnových křížení komunikací, výstavbu nové zastávky Praha-Liboc a zvýšení rychlosti do 85 km/h. Součástí stavby je také objekt TNS Liboc v km 9,0 napojený na rozvod velmi vysokého napětí, který zajišťuje napájení drážních trakčních i netrakčních odběrů. Za žst. Praha-Ruzyně naváže na modernizovanou trať novostavba Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla.

Bližší technický popis je uveden v samostatných částech projektové dokumentace.



Obr. 1: Rozsah a umístění záměru

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**a. 1. Ovzduší****Klimatická charakteristika území**

Pro samotné hlavní město Prahu jsou charakteristické typické projevy městského klimatu (patrný jev tzv. tepelného ostrava města). Vzhledem k tomu, že charakter mezoklimatu hlavního města Prahy je z velké části ovlivněn urbanizovanými plochami, jsou zde vhodné předpoklady pro častější výskyt kondenzačních jevů (zejména mlh). Město a jeho okolí mají vliv rovněž na charakter proudění v mezní vrstvě atmosféry (vznik maloplošných větrných vírů) a na rozptyl znečišťujících látek v ovzduší. Dotčené území představuje z hlediska klimatického specifický útvar díky charakteru antropogenního využívání a především pak díky jeho bezprostřednímu kontaktu s tepelným ostrovem pražské aglomerace na antropogenních celcích, a v jejich bezprostředním okolí. Ve srovnání s jejich přírodním okolím zde dochází především ke zvýšení teploty vzduchu, snížení relativní vlhkosti vzduchu, snížení počtu dní se sněžením a se sněhovou pokrývkou, změně rychlosti a směru přízemního proudění, zvýšení četnosti bouřkových jevů, zvýšení znečištění přízemní vrstvy atmosféry, včetně krátkodobých smogových situací a situací se zvýšenou koncentrací přízemního ozónu.

Z klimatického hlediska (Quitt 1971) zasahuje zájmové území do teplé oblasti T2. Oblast T2 je charakteristická dlouhým, teplým a suchým létem s velmi krátkým přechodným obdobím a s teplým až mírně teplým jarem i podzimem. Zimní období v oblasti T2 se vyznačuje krátkým trváním, mírnou teplotou a je suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Bližší charakteristiky teplé oblasti T2 udává tabulka 1.

Tabulka 1 Klimatické charakteristiky oblastí T2 (Quitt 1971)

Klimatické charakteristiky	T2
Počet letních dnů	50 – 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a více	160 – 170
Počet mrazových dnů	100 – 110
Počet ledových dnů	30 – 40
Průměrná teplota v lednu	-2 – -3
Průměrná teplota v červenci	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu	7 – 9
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100

Klimatické charakteristiky	T2
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Počet dnů zamračených	120 – 140
Počet dnů jasných	40 – 50

Kvalita ovzduší hodnocené lokality

Praha patří z hlediska znečištění ovzduší dlouhodobě mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Stav ovzduší v Praze je nepříznivě ovlivňován zejména automobilovou dopravou, zatímco podíl stacionárních zdrojů na znečišťování ovzduší naopak dlouhodobě klesá. V aglomeraci jsou dlouhodobě překračovány imisní limity pro suspendované částice, oxid dusičitý, benzo(a)pyren a přízemní ozon. Se zaváděním opatření ke zlepšení kvality ovzduší se imisní situace ve městě postupně zlepšuje, došlo k poklesu koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ a oxidu dusičitého NO₂.

Překročení imisních limitů suspendovaných částic PM₁₀, oxidu dusičitého NO₂ a benzo(a)pyrenu souvisí se značným dopravním zatížením hlavního města, ale i s vytápěním domácností, zejména v oblastech se zástavbou rodinných domů (v námi řešené oblasti nedochází k překračování imisního limitu u žádné sledované znečišťující látky, pouze u benzo(a)pyrenu se hodnota imisního limitu rovná hodnotě imisního pozadí). Zvýšené koncentrace této znečišťující látky jsou z velké části způsobeny provozem lokálních topenišť, ale také průmyslovou činností a dopravou.

Vlivy v období výstavby

V období výstavby se uvažuje s provozem recyklační linky na štěrk, která bude umístěna v k.ú. Ruzyně, parc. č. 1290/9, celková plocha parcely je 42 590 m², přičemž pro recyklační linku a deponii materiálu se uvažuje s menší plochou cca 8 500 m², období provozu se předpokládá 60 dnů, a to mezi 02/2025 – 04/2025. Vzdálenost recyklační linky od nejbližší obytné zástavby bude 540 m, a to od výpočtového bodu č. 1 – jiná stavba, k.ú. Ruzyně, parc. č. 1280, č.p. 524, Praha (viz samostatná část projektové dokumentace část *B.6.9 Rozptylová studie*).

Dle ZOV se celkově uvažuje s recyklací štěrkového lože v rozsahu cca 10 621 m³, což odpovídá přibližně 19 118 tun (při převodním koeficientu 1,8 kg na m³). Recyklace by měla probíhat pouze v jedné stavební sezóně, a to v roce 2025. Celkové množství vytěženého

šterkového lože bude 10 891 m³, z toho 10 621 m³ bude vstupovat do recyklačního zařízení. Po recyklaci tak vznikne 4 242 m³ materiálu určeného k opětovnému využití do šterkového lože, šterkodrt' bude představovat 2 655 m³ materiálu a 3 717 m³ materiálu tvoří podsítné, o jehož využití se rozhodne na základě výsledků vzorkování v souladu s platnou legislativou o odpadech. Hodnoty uvedené výše v textu vycházejí z propočtů uvedených v ZOV, tedy se jedná spíše o kvalifikovaný odhad, nikoliv o naprosto přesné množství materiálu, které bude vznikat při samotné realizaci záměru. Nicméně tento uvažovaný kvalifikovaný odhad by se neměl zase diametrálně lišit od samotné realizace, avšak lze počítat s menšími odchylkami.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v plánované lokalitě dochází k překračování imisního limitu pouze pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu (avšak pouze v rádech tisícín ng/m³). Ostatní sledované znečišťující látky, respektive jejich průměrné roční koncentrace, se pohybují pod stanoveným imisním limitem dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Emise z provozu recyklační linky budou tvořeny zejména emisemi tuhých znečišťujících látek (TZL) PM₁₀ a PM_{2,5}, které budou vznikat během procesu recyklace (třídění a drcení materiálu) a během všech přesypů a celkové manipulace s tímto materiálem. Kvalitu ovzduší v hodnoceném území bude rovněž ovlivňovat (zejména po dobu provozu recyklační linky) vyšší intenzita dopravy, zejména nákladní automobilové dopravy, která bude souviset s návozem materiálu k recyklační stanici. Zvýšený pohyb nákladních vozidel lze očekávat zejména v ulicích Evropská, Drnovská, Libocká, Veleslavínská apod. V rámci hodnocení úrovně znečištění z těžké automobilové dopravy došlo k zohlednění tzv. resuspenze prachových částic, která je vyvolána pohybem nákladních vozidel.

Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky bude znamenat navýšení zejména průměrné denní koncentrace PM₁₀. U nejbližší dotčené obytné zástavby může být příspěvek až na úrovni několika desítek µg.m⁻³ (až 22 µg.m⁻³ u nejbližšího referenčního bodu č. 1). Vzhledem k tomu, že imisní pozadí nepřekračuje stanovený imisní limit, bude u většiny výpočtových bodů limit dodržen, výjimku představují 3 referenční body, a to bod č. 1, 2 a 3, kde existuje předpoklad, že při provozu recyklační linky bude zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překročení imisního limitu. Provoz recyklační linky při uvažovaném maximálním výkonu (100 t/hod, provoz 8 hod/den) bude činit cca 24 dní. Při nižším výkonu recyklační linky budou dosahované hodnoty příspěvků imisních koncentrací daleko nižší. V souvislosti s výše uvedeným je však třeba konstatovat, že vypočtené hodnoty

porovnáváné s imisními limity jsou **maximální vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje** (manipulace s větším množstvím sypkého materiálu během krátkého období) a nepříznivých povětrnostních podmínek v okolí zdroje znečištění (špatné rozptylové podmínky).

Dále je nutné upozornit, že příspěvky jednotlivých znečišťujících látek uvedených v rozptylové studii jsou vztaženy pouze k jedné stavební sezóně (rok 2025), která zahrnuje **nejhorší možný stav dosažený během celé výstavby**, a to i pro maximální denní koncentrace PM₁₀. Z toho plyne, že vypočtené příspěvky u nejbližší obytné zástavby nebudou v ostatních stavebních sezónách na takto vysoké úrovni, ale dá se předpokládat, že budou dosahovat značně nižších hodnot.

Emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním navržených opatření viz rozptylová studie. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný.

V lokalitě není překračován imisní limit žádné z uvažovaných znečišťujících látek, pouze pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu se hodnota imisního pozadí rovná hodnotě imisního limitu. U průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu lze konstatovat, že příspěvek bude velmi nízký – v místě nejbližší dotčené obytné zástavby se bude pohybovat maximálně v řádu pouze několika setin % podílu na imisním pozadí i imisním limitu. Toto navýšení bude pouze dočasné (trvajícím po dobu realizace stavby) a bude plně reverzibilní. Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky a souvisejícím navýšením nákladní dopravy), můžeme konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný.

U dalších sledovaných znečišťujících látek k překročení imisních limitů nedojde.

Vliv v období provozu

Předmětem stavby je elektrifikace stávající žel. trati (úsek žst. Veleslavín – žst. Ruzyně). Drážní stavba tedy nebude zdrojem znečišťování ovzduší. V etapě provozu se předpokládá, že železniční doprava převezme velkou část dopravy silniční (osobními automobily a autobusy) v území, v tomto kontextu je možné navrhovaný stav označit jako pozitivní řešení z hlediska kvality ovzduší.

V rámci zastávky Praha - Dlouhá Míle (jedná se již o navazující úsek trati) je v projektu navržený autobusový terminál a plochy parkovišť P+R s kapacitou až 1000 parkovacích míst, které budou plošným zdrojem znečišťování ovzduší. Tyto plochy se nacházejí mimo obytnou zástavbu, po jeho zprovoznění dojde ke snížení dopravní zátěže směrem do centra města, celkově je tedy možné konstatovat, že záměr nebude mít významný negativní vliv na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.

a. 2. Hluk a vibrace

Hluk v době výstavby

Vzhledem k charakteru projektu lze předpokládat, že zdrojem hluku při stavební činnosti budou jednotlivá strojní zařízení a dopravní obsluha stavby. Jde tedy o stacionární a liniové zdroje hluku. Dopravní prostředky pro dovoz a odvoz materiálů vytvářejí svým provozem liniové typy zdrojů hluku. Ostatní zařízení rozmístěné po stavbě tvoří bodové zdroje hluku.

Pro fázi výstavby tak byla navržena opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti (viz text níže), která bude nutné v dalších fázích projektových příprav (především při zpracování ZOV) respektovat, aby byly minimalizovány negativní vlivy na akustickou situaci související se stavební činností předmětného projektu. V dalším stupni projektové dokumentace bude hluk ze stavební činnosti posouzen podrobněji.

Pro ochranu proti negativním vlivům zatížení hlukem při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci hlučnosti v zájmové lokalitě:

- V noční době neprovádět stavební práce.
- V noční době neprovozovat obslužnou dopravu staveniště.
- Zajistit, aby řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Při výběru stavebních strojů preferovat stroje s nižšími akustickými emisními parametry (výběr strojů s nižším akustickým výkonem zařízení LwA).
- V případě blízko umístěné chráněné zástavby v okolí staveniště je vhodné obyvatele z nejbližší situovaných domů seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Jsou-li občané ovlivnění hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a

nepohoda. Vhodné je i stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

- Provoz stavebních strojů a mechanizovaného nářadí zajistit v denním období od 07:00 do 21:00 h.
- Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky budou udržovány v řádném technickém stavu (Fikejz 2022).

Hluk v době provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku v době provozu byla zpracována Hluková studie, která je součástí samostatné části projektové dokumentace (viz část B.6.3). Předmětem studie bylo vyhodnocení akustické situace z železničního provozu před a po realizaci stavby „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“.

Z provedených výpočtů je zřejmé, že pro splnění hygienického limitu hluku z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy 60/55 dB (den/noc) a mimo ochranné pásmo dráhy 55/50 dB (den/noc) je nutné realizovat protihlukové stěny. Výšky protihlukových stěn se pohybují v rozmezí od 1 do 4,5 m nad temenem kolejnice. V rámci akustického posouzení byl proveden návrh protihlukových opatření ve formě protihlukových stěn tak, aby z provozu na modernizované trati byl v chráněném venkovním prostoru staveb nacházejících se v dané lokalitě dodržen hygienický limit (Fikejz 2022).

Popis navržených PHS je uveden v následující tabulce.

Tabulka 2: Rozsah navržených protihlukových stěn u trati Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně

Ozn.	Staničení [km]	Pozice	Výška nad temenem kolejnice [m]	Umístění	Zvuková pohltivost vnitřní/vnější strana	Lokalita
PHS 01*	6,879–7,199	Vpravo	1,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 02**	8,089–8,305	Vlevo	4,5 (zalomení horního okraje 1×1 m)	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 03	8,400–8,525	Vpravo	1,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 04	8,612–8,750	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 05	9,275–9,550	Vlevo	4,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,550–9,560	Vlevo	4,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Liboc
PHS 06	9,390–9,535	Vpravo	2,5	3,5 m od	pohltivá /	Liboc

Ozn.	Staničení [km]	Pozice	Výška nad temenem kolejnice [m]	Umístění	Zvuková pohltivost vnitřní/vnější strana	Lokalita
				osy koleje	odrazivá	
	9,535–9,540	Vpravo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Liboc
	9,540–9,605	Vpravo	3,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Liboc
	9,605–9,725	Vpravo	3,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,725–9,840	Vpravo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,840–9,893	Vpravo	2,5	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá Transparentní	Liboc
	9,893–9,971	Vpravo	1,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Liboc
PHS 07	9,560–9,605	Vlevo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Liboc
	9,605–9,725	Vlevo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,725–9,840	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,840–9,875	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá Transparentní	Liboc
	9,875–9,971	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
PHS 08	10,480–10,625	Vlevo	2,0	3,5 m od osy koleje / koruna zemního valu	pohltivá / pohltivá	Ruzyně
PHS 09	10,800–10,915	Vlevo	1,5	3 m od osy koleje / koruna zemního valu	pohltivá / pohltivá	Ruzyně
	10,915–11,110	Vlevo	1,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / pohltivá	Ruzyně

Pozn.: * PHS 01 navržena pouze pro přechodný stav. Ve výhledovém stavu nebude PHS 01 potřebná, jelikož je v jejím místě železniční trať vedena v tunelu. Jedná se o nízkou PHS, jejíž umístění je v souladu s podkladem **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**

** PHS 02 navržena pouze pro přechodný stav z důvodu předpokládaného intenzivnějšího využití povrchové části železniční stanice Praha – Veleslavín.

Kategorie vzduchové neprůzvučnosti je pro všechny navrhované PHS minimálně B2. Kategorie zvukové pohltivosti je v případě zvukové pohltivé PHS minimálně A4, v případě odrazivé PHS A0.

Zdroj: (Hluková studie – Fikejz 2022)

Vibrace

Problematika ovlivnění vibracemi je podrobněji řešena v rámci samostatné části projektové dokumentace (viz část B.6.6 Vibrace, Grúz 2017). Výsledky provedených měření vibrací u předmětné trati byly podrobeny matematicko-statistickému hodnocení s cílem nalezení „kritické vzdálenosti“ (k)¹ objektů s chráněným vnitřním prostorem (stavby k bydlení) od osy krajní koleje. Chránit bude nutno objekty uvnitř uvedeného pásma. Provedení antivibračních opatření na železnici se předpokládá v rozpětí \pm „ k “ od kolmého průmětu objektu na trať, resp. do vzdálenosti „ k “ od krajních bodů budovy. Pro hodnocení stavební záměr byly k matematickému hodnocení vybrány jako nejzávažnější hodnoty, naměřené ve směru osy Y (tj. horizontální vibrace kolmo na osu koleje). Z matematického hodnocení výsledků měření tak vyplynulo, že území stavby lze popsat jedinou závislostí typu (5) s vyhovujícím koeficientem determinace ($R^2=0,7923$). Tato závislost vykazuje relativně úzký prostor okolo trati, pro eventuelní aplikaci antivibračních opatření. Na základě výsledků byla hodnota kritické vzdálenosti vypočtena na 4,07 m (v této vzdálenosti od osy krajní dopravní koleje probíhá stávající isoseista 78 dB).

Z výsledků předmětné části dokumentace (B.6.6 Vibrace) lze tak konstatovat, že pokud by nebyla prováděna modernizace trati, jenž je součástí záměru, bylo by nutné pro případ, že se v těchto pruzích (vzdálenost na obě strany od koleje) nachází obytné stavby, provedení antivibračních opatření. Při realizaci modernizace trati však jedním z antivibračních opatření nesporně bude základní opatření ve formě rekonstrukce železničního svršku, v řadě míst realizace nové bezстыkové koleje, event. podložek pod patou kolejnice. Pozitivní vliv bude mít rovněž zpevnění podloží např. vápno-cementovou vrstvou včetně zhutnění a další úpravy železničního svršku (pražce, šterkové lože, výhybky). I když z důvodů malého počtu proměřených bodů bylo z hlediska předběžné opatrnosti uvažováno s isoseistami ve vzdálenosti 4,07 m, budou tyto isoseisty vymezovat blíže trati pásmo, v němž by bylo třeba aplikovat další antivibrační opatření (např. antivibrační rohože, bokovnice apod.), mimo uvedené úpravy kolejového svršku. Provedení antivibračních opatření (AVO) v jiných místech trati (jak je někdy požadováno) tak nelze náležitě zdůvodnit. Pokud se tedy v pruhu \pm k okolo dopravních kolejí nachází chráněný vnitřní prostor staveb s obytnými místnostmi, je nutno zde (je-li prováděna rekonstrukce železničního svršku) realizovat AVO. V uvedeném pruhu pro realizaci antivibračních opatření by tak bylo doporučeno uložení antivibračních rohoží (tloušťky min. 50 mm) pod šterkovým ložem kolejí do vzdálenosti k od objektu. Vzhledem ke vzdálenosti obytných objektů od trati však nebude pravděpodobně třeba AVO aplikovat. Uvedený závěr

¹ Kritickou vzdáleností je rozumněna vzdálenost navržené isoseisty 78 dB od osy projížděné krajní koleje. Při větší vzdálenosti než „ k “ není předpoklad překročení předepsaného limitu, který činí pro noční dobu 78,0 dB (průměrná vážená hladina zrychlení vibrací).

ovšem platí pouze z hlediska zdraví osob žijících podél trati, vzhledem k použití limitních hodnot hladiny vibrací z nař.vl.č. 272/2011 Sb. Pro obyvatele, vystavené působení vibrací přitom největší problém představuje sekundární vlnění (S) uvnitř podloží a vlnění Rayleighovo (R), jakožto povrchové vlnění v kolmém směru na směr šíření vlny. Na základě uvedeného je doporučeno posoudit vliv vibrací i na techniku a citlivá elektronická zařízení, nacházející se zejména v budovách dispečerských pracovišť².

Na základě výše uvedeného a při dodržení předepsaných limitů hladiny zrychlení vibrací po realizaci záměru (vč. realizace opatření modernizace trati) lze říci, že nelze predikovat negativní vliv vibrací na veřejné zdraví, zmíněná elektronická zařízení, ani na stabilitu objektů vč. bytových domů v okolí trati.

a. 3. Voda³

Spotřeba, zdroje vody a odpadní vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na klopení materiálu při hutnění náspů, klopení betonu při betonářských pracích, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Množství spotřeby vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím počasí. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení bude před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena.

Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových, bude na takovýto odběr vydáno povolení příslušným vodoprávním orgánem. Odběr (případně dovoz) se plně přemění na spotřebu, přičemž je tato spotřeba odhadována podle výše uvedených okolností na 5–15 m³ denně pro jedno zařízení staveniště.

Další spotřebu vody lze předpokládat přímo na plochách zařízení staveniště. Voda bude spotřebovávána na mytí rukou (zařízení staveniště jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). Kde to bude možné, budou zařízení staveniště napojena na stávající veřejné

² Z důvodů nedostatku přesnějších údajů a vzhledem k principu předběžné opatrnosti předpokládáme stejný dopad vibrací na okolí dopravních kolejí. Vzhledem k obvyklé vzdálenosti relevantních budov ČD od dopravních kolejí, ale nepředpokládáme z těchto důvodů nutnost provedení AVO. Takovýto postoj je rovněž v souladu s doporučeními ČSN 73 0040 (čl. 5.4.6).

³ Dešťové (srážkové, povrchové) vody budou vznikat jak v období výstavby, tak v době provozu záměru. Podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, voda spadlá na zemský povrch se stává buď vodou povrchovou nebo vodou podzemní nebo vodou zvláštní nebo vodou odpadní. Srážková voda se stává vodou odpadní pouze v případě, že se smísí s jinou odpadní vodou, tzn. pokud je svedena do jednotné kanalizace. Jestliže je srážková voda odváděna odděleně, je z hlediska díky vodního zákona vodou povrchovou. Předmětem záměru bude i rekonstrukce odvodnění a odvádění srážkových vod v rekonstruovaných částech železničních stanic. Vody budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů případně volně na terén. V kolejišti a v širé trati budou srážkové vody zasakovány do podloží, případně odváděny odvodňovacím systémem, který bude tvořen soustavou trativodů, šachet a svodných potrubí podél trati. Příkopy a trativody jsou převážně vyústěny do stávajících vodotečí.

vodovodní řády nebo hydranty. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. Denní spotřebu na jedno staveniště odhadujeme na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená. Spotřeba pitné vody je odhadováno na 5 l na osobu za den.

Během výstavby budou vznikat především splaškové odpadní vody a technologické odpadní vody na staveništi.

Technologická odpadní voda

Odpadní vody, které budou produkovány v době výstavby, budou představovat především vody znečištěné v průběhu stavebních prací. Odpadní voda bude vznikat především v rámci technologických postupů a v rámci mytí stavební techniky a zařízení. Množství této odpadní vody není možné v současnosti odhadnout. Pro mytí stavebních strojů a zařízení však budou ze strany dodavatelů stavby respektovány a dodržovány předpisy na ochranu vod a mytí bude probíhat jen v zařízeních k tomuto účelu zřízených a ve zkolaudovaných stavbách (v případě pevných staveb). V případě vypouštění těchto vod do kanalizace pro veřejnou potřebu je nutno respektovat kanalizační řád a pokyny provozovatele kanalizace. Při čištění příjezdových komunikací na stavbu budou kromě ručního čištění a zametacích vozů nasazeny i vozy kropící. Jejich nasazení má význam především v době suchých ročních období, kdy dochází na komunikacích zatížených staveništní dopravou k vyšší prašnosti.

Splaškové odpadní vody

Ve fázi výstavby vznikající odpadní vody budou likvidovány v souladu s vodním zákonem a NV. č. 401/2015 Sb. Množství těchto vod bude omezené. Důvodem je používání chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Splaškové vody v době výstavby tak na vlastní stavbě budou omezeny pouze na vody znečištěné v důsledku mytí rukou. Jejich množství můžeme odhadnout na cca 50 l na jedno zařízení staveniště a den. Případně budou vody převáženy k čištění na nejbližší ČOV nebo vypouštěny do kanalizace pro veřejnou potřebu, s předchozím souhlasem provozovatele této infrastruktury. K tomu účelu zajistí dodavatel stavby smlouvu s provozovatelem uvedené ČOV, resp. kanalizace, včetně potřebné finanční úhrady. Skutečnost převozu by se měla promítnout do provozního řádu ČOV.

Spotřeba, zdroje vody a odpadní vody ve fázi provozu

Po dokončení stavby se voda bude odebírat a spotřebovávat v rámci běžného provozu (např. vlakových souprav). Voda bude spotřebována v sociálních zařízeních pro veřejnost a v sociálním zázemí pro zaměstnance. Vzhledem k tomu, že stejná zařízení jsou v provozu i nyní, nepředpokládá se změna oproti současnému stavu.

Případem nárazové potřeby vody může být řešení havarijních situací (požáry apod.). Další výrazné změny v odběrech a spotřebě vody ve srovnání s dnešním stavem nejsou předpokládány.

Ve fázi provozu záměru budou vznikat odpadní vody v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Likvidace splaškových odpadních vod bude řešena standardním způsobem, se snahou o minimalizaci jejich množství.

Hydrologická charakteristika

Zájmová lokalita je součástí povodí Vltavy (povodí 3.řádu č. 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí) a náleží k úmoří Severního moře. Celé území odvodňuje Vltava, do které se vlévají veškeré drobné vodoteče širšího zájmového území. Vltava (č.h.p. 1-06-01) pramení v 1172 m n. m. na Šumavě, ústí zleva do Labe u Mělníka. Plocha povodí je 28 090 km², délka toku 439,2 km. Vltava je osou Prahy.

Nejvýznamnější tok v oblasti je Litovický potok. Trať přichází s touto vodotečí do bezprostředního kontaktu (křížení trati s vodními toky prostřednictvím mostních objektů).

Litovický potok přechází železniční trať cca v km 8,95 Litovicko/Šárecký potok (č.h.p. 1- 13-02-002/1-12-02-002) pramení 1 km od Chýně ve výšce 382 m n. m. a ústí do Vltavy v Podbabě. Plocha povodí je 62,9 km² a délka toku 22 km. Jedná se o vodohospodářsky významný tok, který má chráněný úsek v úseku procházejícím Šárkou. K povodí Litovického potoka patří i JV a V část území letiště a úsek potoka od Hostivic po jihozápadní okolí Nebušic.

Plánovaná stavba není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod, ani neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů.

V místě křížení s Litovickým potokem překonává stávající železniční trať vymezené záplavové území pro Q100 a aktivní zónu záplavového území tohoto vodního toku. Křížení s vodním tokem je prostřednictvím mostního objektu (železniční most). V rámci rekonstrukce mostu dojde ke snesení koryta (stávající koryto uměle upravené – vybetonované) od posledního výškového stupně před mostem. Délka snesení bude cca 28 m, v této délce bude koryto provedeno nové.



Obr. 2: Litovický potok a těleso železniční trati (27. 4. 2021)

Vodní útvary povrchových vod

Lokalita leží dle Plánu oblasti povodí Dolní Vltavy ve vymezeném vodním útvaru povrchových vod Vltava od toku Berounka po ústí do Labe.

V následující tabulce je shrnuto hodnocení ekologického, chemického a celkového stavu tohoto vodního útvaru (VÚ).

Tabulka 3: Hodnocení chemického, fyzikálně – chemického, ekologického a celkového stavu vodních útvarů povrchových vod

ID vodního útvaru	Název vodního útvaru	Hodnocení ekologického stavu a ekologického potenciálu VÚ	Hodnocení chemického stavu VÚ	Hodnocení fyzikálně – chemických složek VÚ	Celkové hodnocení stavu VÚ
DVL_0820	Vltava od toku Berounka po ústí do Labe	poškozený stav	nedosažení dobrého stavu	dobrý	nevyhovující

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající

ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Posuzovaný stavební záměr leží ve zranitelné oblasti (k.ú. Ruzyně).

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijními stavy souvisejícími se stavební činností (únik např. pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody). Při dodržení běžných opatření bude riziko havárie sníženo na minimum a nebude dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude zpracován v navazujících stupních projektové dokumentace.

a. 4. Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Při realizaci stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat jak o odpady kategorie „ostatní“ (O), tak o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Původce odpadů bude postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady dle příslušných platných legislativních opatření. Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (zákon o odpadech), v platném znění s účinností od 1. 1. 2021. S nabytím účinnosti zákona č. 541/2020 Sb., byl zrušen jak předchozí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, tak i prováděcí předpisy k němu vydané. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu (v aktuálním znění).

Dále s legislativou odpadového hospodářství souvisí zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností upravující pravidla pro předcházení vzniku odpadu z vybraných

výrobků (elektrozařízení, baterie, pneumatiky), práva a povinnosti výrobců při uvedení vybraných výrobků na trh, práva a povinnosti osob při nakládání s výrobky s ukončenou životností a působnost správních orgánů v oblasti předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a v oblasti nakládání s výrobky s ukončenou životností.

Dále je třeba řídit se také souvisejícími vyhláškami a předpisy:

- Vyhláška č. 30/2021 Sb., o provedení některých ustanovení zákona o obalech
- Vyhláška č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (v účinnosti od 7.8. 2021)
- Nařízení Komise (EU) č. 1357/2014 ze dne 18. prosince 2014, kterým se nahrazuje příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpadech a o zrušení některých směrnic, v platném znění.

Do doby vydání nových prováděcích vyhlášek jsou uplatňovány níže uvedené příslušné platné metodické pokyny Ministerstva životního prostředí a dále platí, že pokud bude postupováno tam, kde zákon č. 541/2020 Sb. odkazuje na prováděcí právní předpis, v souladu s prováděcími předpisy předchozího zákona (č. 185/2001 Sb.) bude postupováno v souladu s požadavky zákona č. 541/2020 Sb. (včetně přechodných ustanoveních).

- Metodické sdělení odboru odpadů MŽP k zajištění plnění povinností při ukládání odpadů na skládku. Praha, prosinec 2020.
- Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k některým povinnostem původců odpadů a provozovatelů zařízení určených k nakládání s odpady a při nakládání s některými odpady. Praha, prosinec 2020.
- Metodické sdělení odboru odpadů MŽP k zajištění plnění povinnosti placení poplatku za ukládání odpadů na skládku. Praha, prosinec 2020.

Nakládání s odpady je v zákoně o odpadech definováno jako jejich soustřeďování, shromažďování, skladování, sběr, úprava, využití, odstranění, obchodování s odpadem nebo jeho přeprava. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Při nakládání s odpady musí každý původce předcházet vzniku odpadu, tak jak je uvedeno v § 12 zákona č. 541/2020 Sb., dodržovat obecné povinnosti dle § 13 tohoto zákona, tj.:

- nakládat s odpadem pouze způsobem stanoveným zákonem a jinými právními předpisy vydanými na ochranu životního prostředí a zdraví lidí pro daný druh a kategorii odpadu, při nakládání s odpady nesmějí být překročeny limity znečišťování stanovené jinými právními předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví lidí,
- nakládat s odpadem pouze v zařízení určeném pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu (s výjimkou shromažďování odpadu, přepravy odpadu, obchodování s odpadem a nakládání se vzorky odpadu),
- soustřeďovat odpady odděleně
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem,
- odpad, který sám původce nezpracuje předat⁴:
 - buď přímo (nebo prostřednictvím dopravce odpadu) do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle § 16 odst. 3 do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení,
 - obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu, popřípadě dopravci odpadu určenému tímto obchodníkem, nebo
 - na místo určené obcí podle § 59 odst. 2 a 5.

ale i dodržovat povinnosti původců odpadů, tak jak jsou uvedeny v § 15 zákona o odpadech, tj.:

- dle odst. 2a § 15 odpady zařazovat podle druhů a kategorií (podle § 6 zákona) a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností
- ověřovat jejich nebezpečné vlastnosti podle § 7 zákona o odpadech
- prokázat orgánům provádějícím kontrolu podle tohoto zákona, že předal odpad, který produkuje, v odpovídajícím množství v souladu s § 13 odst. 1 písm. e)
- v případě komunálního odpadu, který běžně produkuje, a stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, mít jejich předání podle § 13 odst. 1 písm. e) v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem;
- s každou jednorázovou nebo první z řady opakovaných dodávek odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady nebo obchodníkovi s odpady spolu s odpadem předat své identifikační údaje a údaje o odpadu
- v případě odpadu určeného k uložení na skládce odpadů nebo k zasypávání předat údaje podle výše uvedeného bodu (formou základního popisu odpadu)⁵;

⁴ s výjimkou předání nezbytného množství vzorků odpadu k potřebným rozborům pro zařazení odpadu do kategorie, hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a dalším rozborům a zkouškám nezbytným pro zajištění nakládání s odpady v souladu s právními předpisy a v souladu s hierarchií odpadového hospodářství

- při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

„Nebezpečné“ odpady (N)

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 8/2021 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Ředění nebo mísení odpadů za účelem splnění kritérií pro přijetí na skládku a mísení nebezpečných odpadů navzájem nebo s ostatními odpady je zakázáno. Pro každý nebezpečný odpad je nutné zpracovat identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem vybavit tímto listem.

Odpadový materiál kategorie N (bude-li vznikat) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Tyto nádoby budou označeny dle § 71 zákona o odpadech. Jako shromažďovací nádoby mohou sloužit např. kontejnery, obaly, jímky, nádrže, které splňují technické požadavky kladené na shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky nebezpečných odpadů budou odlišeny (tvarově, barevně) od prostředků nepoužívaných pro nakládání s odpady nebo používaných pro jiné druhy odpadů. Shromažďovací prostředky pro komunální odpad musí splňovat příslušné technické normy (např. ČSN EN 840).

Pokud budou shromažďovací prostředky sloužit zároveň i jako přepravní obaly, budou splňovat požadavky právních předpisů upravujících přepravu nebezpečných věcí a zboží. Místo určené ke shromažďování nebezpečného odpadu nebo místo v jeho blízkosti bude označeno identifikačním listem příslušného nebezpečného odpadu v souladu s platnými legislativními požadavky. V identifikačním listě bude uveden zejména název odpadu, katalogové číslo odpadu, původce odpadu, fyzikální a chemické vlastnosti, nebezpečné

⁵ v případě první z opakovaných dodávek odpadu je součástí základního popisu odpadu stanovení kritických ukazatelů, o nichž je původce odpadu povinen v případě opakovaných dodávek předávat informace; zpracování základního popisu odpadu může zajistit provozovatel zařízení, do kterého je odpad předáván, nebo zprostředkovatel, za zpracování základního popisu však odpovídá původce odpadu)

vlastnosti odpadu, bezpečnostní opatření při manipulaci, skladování a přepravě, opatření při haváriích, nehodách a požárech. Shromažďovací prostředky odpadů s nebezpečnou vlastností budou označeny grafickým symbolem v souladu s platným právním předpisem.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunálního odpadu.

Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, které bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst. Tyto odpady mohou být při vhodném řízení jejich vzniku a nakládání s nimi významným zdrojem úspor primárních surovin. Největší množství odpadů vznikajících v rámci stavby lze pak očekávat v rámci šterkového lože (kontaminované i nekontaminované), výkopové zeminy (kontaminovaná i nekontaminovaná) a stavební suti. S přebytečnou zeminou z výkopů bude nakládáno v souladu s platnou legislativou, tzn. se zákonem o odpadech, vyhláškou 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, Metodickým sdělením odboru odpadů MŽP k zajištění plnění povinností při ukládání odpadů na skládku (ze dne 31. 12. 2020, Č. j.: MZP/2020/720/5402) a do účinnosti nové vyhlášky⁶ rovněž v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. V případě, že se bude jednat o zeminu splňující požadavky na uložení na povrchu terénu je možné využití výkopové zeminy na terénní úpravy jiných staveb, na rekultivačně-asanačních plochách, případně ji lze využít na konstrukční vrstvy skládek (tzn. k technickému zabezpečení skládky) nebo na terénní úpravy skládky. Pokud nebude zemina využita k výše zmíněným účelům, bude s ní nakládáno jako s odpadem a přebytečná zemina bude uložena na skládce skupiny S – inertní odpad, případně skupiny S – ostatní odpad (dle výsledků chemických rozborů). Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami (pohonné

6 Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech (platný od 1.1. 2021) ruší účinnost vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, avšak dle metodického sdělení k zajištění plnění povinností při ukládání odpadů na skládku je třeba do účinnosti nové vyhlášky postupovat v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. (dle přechodného ustanovení § 79 odst.4 se do 31.12.2023 může postupovat u odpadů určených k zasypávání dle vyhl. 294/2005 Sb.).

hmoty). V případě zjištěné kontaminace je nutno provést analytický rozbor odpadu a následně na základě výsledku tohoto rozboru odpad náležitě zatřídit.

Určení jednotlivých druhů odpadů a jejich množství je poněkud problematické a závisí především na technologické kázni dodavatelů stavebních prací. Je pravděpodobné, že množství odpadů a jejich druhová skladba budou při vlastní realizaci stavby poněkud odlišné.

Přehled jednotlivých druhů odpadu, ať už se bude jednat o odpad spadající do kategorie ostatní odpad (O), či o odpad spadající do kategorie nebezpečný odpad (N), u kterého se předpokládá, že vznikne při realizaci stavebního záměru „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“ je popsán a zachycen v samostatné části projektové dokumentace *B.6.4. Odpadové hospodářství*.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady typu komunálního odpadu včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu železničních stanic (provoz výpravních budov železničních stanic, odpady z údržby vlakových souprav, drážního tělesa, výhybek). Množství produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit. Další odpady mohou vznikat v rámci údržby dotčených silnic a okolních komunikací.

Bude-li s odpady v průběhu výstavby a provozu nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, nepředpokládáme žádné negativní ovlivnění životního prostředí v důsledku produkce odpadů.

a. 5. Půda

Modernizace stávající železniční trati bude přednostně realizována na pozemcích ČD, a.s. a Správy železnic, s.o., mimo ně zábor navržený v nezbytně nutném rozsahu. Z hlediska struktury dotčené půdy si realizace stavby vyžádá zábor pozemků ZPF, PUPFL a pozemků ostatních.

Zábory pozemků ZPF jsou podrobněji řešeny v samostatné části projektové dokumentace (B.6.8 Zemědělská příloha). Z hlediska charakteru záboru se v případě zemědělského půdního fondu jedná o zábor trvalý a zábor dočasný s délkou trvání do 1 roku (do této doby je zahrnuta i doba potřebná na uvedení dotčené půdy do původního stavu) a s délkou nad 1 rok. Trvalý zábor pozemků ZPF je požadován v katastrálním území Ruzyně, Veleslavín a Liboc.

Rozsah trvalého záboru ZPF celkově činí 107 589 m². Dočasný zábor ZPF je požadován v k.ú. Liboc, Ruzyně, Veleslavín a Vokovice. Rozsah dočasného záboru nad 1 rok (dočasný zábor je uvažován na dobu 6 let (3 roky výstavba + 3 roky rekultivace)) celkově činí 55 619 m², rozsah dočasného záboru do 1 roku pak 5 707 m².

Z ploch určených k trvalému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy, navržené dle pedologického průzkumu (B.6.8 Zemědělská příloha, příloha č. 3). Celkem bude z ploch trvalého záboru sejmuta 31 781 m³ ornice a 1 039 m³ podorničí. Z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude skryto 17 161 m³ ornice a 1 359 m³ podorničí.

Z důvodu záboru pozemků ZPF bude zažádáno příslušný orgán ochrany ZPF o trvalé a dočasné odnětí⁷ pozemků ze ZPF (dle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, o udělení závazného stanoviska – souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF).

Jak již bylo výše uvedeno, stavba si vyžádá také zábor pozemků PUPFL. Zábory pozemků PUPFL jsou podrobněji řešeny v samostatné části projektové dokumentace B.6.7 Lesní příloha. Z hlediska charakteru záboru se v případě pozemků určených k plnění funkcí lesa jedná pouze o zábor dočasný s délkou do jednoho roku, který je požadován v k.ú. Veleslavín. Rozsah dočasného záboru činí celkem 29 m².

Z důvodu záborů pozemků PUPFL bude třeba v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) zažádát příslušný orgán o dočasné odnětí pozemků PUPFL (dle ust. § 15 a 16 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, resp. v souladu s vyhláškou č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa).

Část stavby zasahuje do území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků tzv. do ochranného pásma lesa. K dotčení pozemků PUPFL a v ochranném pásmu lesa je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů (dle § 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb., v aktuálním znění).

Riziko pro půdy mohou představovat případné havárie při realizaci stavby. Při dodržení běžných opatření na ochranu půd v souvislosti s prevencí proti haváriím nepředpokládáme v tomto kontextu negativní vlivy na půdy.

⁷ Na plochy dočasného záboru ZPF s délkou trvání do 1 roku (včetně doby potřebné na uvedení dotčené zemědělské půdy do původního stavu) se nevztahuje

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

b. 1. Ochrana dřevin

Realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře. Kácení dřevin bude vyžadováno zejména v souvislosti se zdvoukolejněním stávající trati, a také v souvislosti s realizací přeložek.

Rozsah kácení dřevin bude vycházet z výsledků dendrologického průzkumu (který je samostatnou částí projektové dokumentace B.6.2 Dendrologický průzkum) a podrobně bude specifikován v rámci SO Kácení zeleně (část projektové dokumentace SO 90-83-01).

Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při realizaci záměru je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokých nejméně 2 m. Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů apod.) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

Standard k ochraně dřevin při stavební činnosti

Při stavební činnosti je nutné dodržet standardy péče o přírodu a krajinu, které jsou definovány Agenturou ochrany přírody a krajiny České republiky ve standardu s názvem „**Ochrana dřevin při stavební činnosti**“. Tento standard, který byl schválen 11.7.2017, představuje určitou normu, podle které by se mělo postupovat při veškeré stavební činnosti, jenž by

souvisela s potenciálním ovlivněním dřevin, což se týká i našeho případu. Primárním účelem ochrany dřevin je minimalizace případných vznikajících poškození dřevin při plánované či probíhající stavební činnosti. Pro účely tohoto standardu se stavební činností rozumí provádění veškerých staveb, jejich odstraňování včetně souvisejících činností.

Pro stanovení ochranných pásem dřevin platí, že velikost chráněného kořenového prostoru se stanovuje od místa styku kmene s půdním povrchem. Za zásah do tohoto chráněného kořenového prostoru je považována **veškerá výkopová činnost** (bez ohledu na hloubku výkopu), navážky zeminy, uskladňování materiálu a provoz těžké mechanizace. Chráněný kořenový prostor stromu ve volné ploše se stanovuje jako kruhová plocha o poloměru daném násobkem průměru kmene ve výčetní výšce a koeficientu, který je dán zařazením stromu do příslušné kategorie stromů viz standard „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

Pro chráněný kořenový prostor stromu v omezeném prokořenitelném prostoru platí jiná pravidla pro určení velikosti chráněného kořenového prostoru viz standard „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

Při provádění specifických činností na stavbách je nutné dbát zvýšené ochrany dřevin před jejich poškozením. Za specifické činnosti jsou považovány např. zdroje tepla, manipulace s toxickými látkami apod. Otevřené ohně je možné zakládat pouze ve stanovené vzdálenosti, která je větší než 20 metrů od okraje průmětu korun dřevin. Při využívání zdrojů tepla (např. generátory, motorové agregáty atp.) je možné tyto zdroje umisťovat pouze ve vzdálenosti větší než 5 metrů od okraje průměru korun dřevin. Pokud by při stavební činnosti došlo k manipulaci s toxickými látkami (např. stavební chemie, pohonné hmoty atp.) není tato manipulace možná ve vzdálenosti nejméně 10 metrů od okraje průmětu korun dřevin, toto omezení platí i pro svod kontaminované vody a vody z vymývání stavebních mechanismů.

Obecně platí, že jakákoliv činnost v chráněném kořenovém prostoru včetně ukládání materiálů, umisťování zařízení, průjezdu mechanismů, výkopové činnosti, navážek a podobně je **zakázána**.

Při zásahu do chráněného kořenového prostoru stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden šetrnou technologií např. supersonickým vzduchovým rýčem, tlakovou vodou nebo ručním výkopem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům. Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit, ovšem u kořenů s průměrem od 31 do 50 mm je vyžadováno, aby byly zachovány. Pokud nastane případ jejich nutného přerušení (kořeny od 31 do 50 mm), je nezbytný individuální posudek **odborným dozorem**. Jestliže se dojde k závěru, že je nutné jejich přerušení, musí být kořeny přeříznuty

hladkým řezem a ošetřeny adekvátním způsobem zajišťujícím jejich ochranu před vysycháním a mrazem. Kořeny s průměrem nad 50 mm je nutné zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a mrazu, ovšem pokud dojde ve výjimečných případech, kdy **odborný dozor** rozhodne, že se budou tyto kořeny přerušovat, je nutné provést následnou odbornou analýzu o stabilitě takto dotčeného stromu. Další pravidla na ochranu dřevin při stavební činnosti, podle kterých by se mělo vždy postupovat, jsou uvedeny v dokumentaci standardu „Ochrana dřevin při stavební činnosti“.

b. 2. Ochrana památných stromů

V trase stavby se nenachází žádný památný strom. Nejbližší záměru (stávající železniční trati) se nachází dub letní na hrázi Libockého rybníka (cca 130 m od trati), (ev. č. podle ÚSOP 104832). Obvod kmene památného stromu činí 398 cm, vyhlášeným ochranným pásem je kruh o poloměru 13 m na p. č. 329, 1247 v k. ú. Liboc., který nebude plánovanou stavbou dotčen.

b. 3. Ochrana rostlin

Na základě výsledků Biologického průzkumu (samostatná část dokumentace B.6.5) bylo zjištěno, že nádraží a odstavné koleje zarůstá především ruderalní vegetace, případně efemérní druhy rostlin snášející narušování a postřiky herbicidů. Lze zde zaznamenat asociaci jarní plevelové vegetace na kyselých půdách (*Erophila verna*-*Arabidopsis thaliana*), která bývá na železničních náspech a kolejistích obohacena o druhy sešlapávaných stanovišť a efeméry. V kolejisti se vyskytují ruderalní travníky se sveřepem střešním (*Linario-Brometum tectorum*) a ruderalní a plevelová vegetace s miličkou menší (*Digitario sanguinalis-Eragrostietum minoris*). Podél železničních násypů se často formují asociace ruderalní vegetace s turankou kanadskou a locikou kompasovou (*Conyzo canadensis-Lactucetum serriolae*), s vratičem obecným a pelyňkem černobýlem (*Tanacetum vulgare-Artemisietum vulgare*), s komoní bílou a komoní lékařskou (asociace *Melilotetum albo-officinale*) a nitrofilní lemová vegetace s kakostem smrdutým (*Epilobium montanum-Geranium robertianum*).

Při okrajích železničního svršku, podél drážní stezky a na kusých kolejích se na jaře objevují efeméry, jako jsou osívka jarní (*Draba verna*), huseníček rolní (*Arabidopsis thaliana*), písečnice douškolistá (*Arenaria serpyllifolia*), **lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3)** a jednoleté plevely, které zastupují nejčastěji pomněnka rolní (*Myosotis arvensis*), pomněnka drobnokvětá (*M. stricta*), plevel okoličnatý (*Holosteum umbellatum*), hledíček menší (*Microrrhinum minus*), rozrazil rolní (*Veronica arvensis*) a violka rolní (*Viola arvensis*). Ze vzácnějších zástupců jednoletých plevelů byl vzácně nalezen mák polní (*Papaver argemone*,

C4a). V kolejišti lze ojediněle zaznamenat porosty přesličky rolní (*Equisetum arvense*), rosičky krvavé (*Digitaria sanguinalis*) a kakostu smrdutého (*Geranium robertianum*).

Západní část záměru je z části navržena jako novostavba v polích, na jejichž okrajích byl vzácně pozorován blín černý (*Hyoscyamus niger*, C3). Stávající železniční těleso zde zarůstají rozsáhlé porosty turanky kanadské (*Conyza canadensis*), bělotrnu kulatohlavého (*Echinops sphaerocephalus*), pcháčů (*Cirsium* sp.) a bodláku obecného (*Carduus acanthoides*). Mezi železnicí a areálem výzkumných ústavů rostlinné výroby a zemědělské techniky se nachází ruderalizovaný travnatý porost, ve kterém se ojediněle vyskytuje štětka laločnatá (*Dipsacus laciniatus*, C3).

Kolejiště žst. Praha-Ruzyně zarůstají **lomikámen trojprstým** (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3). Dále zde byl zaznamenán mák polní (*Papaver argemone*, C4a), merlík trpasličí (*Dysphania pumilio*), rosička krvavá (*Digitaria sanguinalis*), bér sivý (*Setaria pumila*), bér zelený (*S. viridis*) a milička menší (*Eragrostis minor*). V okolí je situována především výsadba okrasných dřevin, mezi které patří např. zlatice prostřední (*Forsythia ×intermedia*) či škumpa orobincová (*Rhus typhina*).

Po křížení trasy s ul. Litovickou tvoří železnice hranici mezi průmyslovou zónou a výstavbou rodinných domů. Doprovázena je výsadbou okrasných dřevin na jedné a náletovými dřevinami na straně druhé. Podél ul. U Kolejů doprovází železnici výsadba vzrostlých jasanů ztepilých (*Fraxinus excelsior*), na kterou navazují udržované městské trávníky. Podél trati zplaňují rostliny ze zahrad, jako jsou různé kultivary česneků (*Allium* sp.), snědků (*Ornithogalum* sp.), prvosenek (*Primula* sp.) či modřenec arménský (*Muscari armeniacum*). Hojná je zde bažanka roční (*Mercurialis annua*).



Obr. 3: Jarní efeméry s dominantním lomikamenem trojprstým v kolejišti žst. Praha-Ruzyně (27. 4. 2021)

U Libockého rybníka překonává železnice Litovický potok. Na náspe poblíž mostního objektu se vyskytuje xerofytní vegetace s čičorkou pestrá (*Securigera varia*), šalvějí přeslenitou (*Salvia verticillata*) a kostřavou žlábkatou (*Festuca rupicola*). V blízkosti protihlukové stěny se šíří nepůvodní druhy zlatobýl obrovský (*Solidago gigantea*), topinambur hlíznatý (*Helianthus tuberosus*) a plamének plotní (*Clematis vitalba*). Z ochrannářsky významných druhů zde byli zaznamenáni blín černý (*Hyoscyamus niger*, C3) a rýt barvířský (*Reseda luteola*, C3).

Po žst. Praha-Veleslavín vede železnice na náspe podél zahrádkářských kolonií. Na železniční těleso navazují porosty bezu černého (*Sambucus nigra*), růže šípkové (*Rosa canina*), svídy krvavé (*Cornus sanguinea*), lísky obecné (*Corylus avellana*), jasanu ztepilého (*Fraxinus excelsior*), trnovníku akátu (*Robinia pseudoacacia*), javorů (*Acer* sp.) a ovocných dřevin. Převažují zde nitrofyty, a to bršlice kozí noha (*Aegpodium podagraria*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), ostružiníky (*Rubus* sp.), ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*) a česnáček lékařský (*Alliaria petiolata*). Hojně je i zastoupení lociky kompasové (*Lactuca serriola*) a úhorníku mnohodilného (*Descurainia sophia*). Poblíž žst. Praha-Veleslavín, cca v km 8,2–8,4 a 9,2 stávajícího staničení, expanduje podél železnice nepůvodní křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*).



Obr. 4: Železnice podél zahrádkářských kolonií ve Veleslavíně (27. 4. 2021)

Jak již bylo výše uvedeno, podrobněji je problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace B.6.5 Biologický průzkum (včetně kompletního soupisu zaznamenaných rostlinných druhů, hodnocení předpokládaných vlivů na flóru a návrhu opatření k vyloučení negativních vlivů). Na základě výsledků bylo konstatováno, že realizace záměru nepředstavuje významný vliv na místní populace rostlin. Výstavba zasáhne především biotopy silně ovlivněné a vytvořené člověkem, nejčastěji různé typy ruderalní vegetace. Realizace záměru předpokládá škodlivý zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněné rostliny - lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*). Ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných rostlin je nutná výjimka podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Pro zmírnění negativních dopadů záměru je žádoucí dodržet navržená ochranná opatření uvedená v Biologickém průzkumu.

b. 4. Ochrana živočichů

Bezobratlí

Na základě výsledků Biologického průzkumu (samostatná část dokumentace B.6.5) bylo zjištěno, že se podél železnice hojně nalézají především ulity páskovky keřové (*Cepaea hortensis*) a hlemýžď zahradního (*Helix pomatia*, V). Křovinaté prostředí využívají biotopově málo vyhranění zástupci střevlíkovitých brouků (Carabidae). Pod kameny a v odumírajícím

dřevě byli nejčastěji pozorováni mravenci (*Lasius* sp.) či různé druhy stejnonožců (např. stínka obecná *Porcellio scaber*, stínka zední *Oniscus asellus*, svinka obecná *Armadillidium vulgare*). Rumištní porosty podél železnice osídlovali převážně běžní zástupci mezofilních motýlů (např. babočka kopřivová *Aglais urticae*, babočka paví oko *Inachis io*, bělásek řepový *Pieris rapae*, modrásek jehlicový *Polyommatus icarus*, okáč pohánkový *Coenonympha pamphilus*).

Ze zvláště chráněných druhů bezobratlých byli na lokalitě záměru pozorováni **čmeláci rodu *Bombus* (O)**, **mravenci rodu *Formica* (O)** a **svižník polní (*Cicindela campestris*, O)**. Podle četných údajů v NDOP (AOPK ČR ©) lze doplnit i **zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*, O)**.

Dále jsou rozvedeny zvláště chránění zástupci hmyzu, u kterých je předpoklad, že mohou být stavbou dotčeni:

Čmeláci rodu *Bombus* (O) – na rumištní vegetaci podél trati sbírali potravu hojně čmeláci zemní (*B. terrestris*) a čmeláci skalní (*B. lapidarius*). Na území Prahy a v širším okolí jsou čmeláci hojní a tvoří silné populace. Hnízda si zakládají nejčastěji na výslunných místech v opuštěných norách hlodavců, hromadách kamení a sutí nebo navážkách zeminy. Tato stanoviště se v místech záměru vyskytují spíše ojediněle. Ruderální porosty podél trati jsou primárně potravním biotopem.

Mravenci rodu *Formica* (O) – v kolejišti poblíž žst. Praha-Veleslavín byly sporadicky pozorovány pouze dělnice (< 10). Lze proto očekávat, že mravenci k lokalitě záměru nemají bližší biotopovou vazbu, a že se jejich kolonie vyskytují mimo dotčené území. Vzhledem k charakteru výskytu není u tohoto taxonu předpokládán škodlivý zásah do přirozeného vývoje ve smyslu § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Svižník polní (*Cicindela campestris*, O) – jednotlivá imaga pozorována na seřadišti poblíž žst. Praha-Veleslavín. Železniční svršek imaga využívají zejména k termoregulaci a lovu kořisti. Vývoj a ostatní rutinní aktivity probíhají v otevřených, travnatých biotopech, které jsou agregovány mimo dotčené území.

Zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*, O) – vývoj larev probíhá v nejrozličnějším substrátu (např. mrtvé dřevo, štěpka, tmavý hnůj, listová padanka). V současnosti tento druh v České republice značně expanduje. Podle Horáka et al. (2009) již není ohrožen a má dokonce potenciál způsobovat zemědělské škody. V NDOP (AOPK ČR ©) je uváděn četný výskyt v okolí železnice ve východní části záměru (při ul. Kladenská). Výskyt lze předpokládat i v jiných úsecích, zejména ve vazbě na květnaté ruderaly železničního tělesa. Vývoj larev nelze vyloučit v zahrádkářské osadě, kde se může nacházet vhodný substrát.

Ryby a mihule

Záměr překračuje pouze Litovický potok, který je v místech přemostění silně upraven. Potok zde neumožňuje trvalý výskyt ryb. Bezprostředně u železnice se nachází Libocký rybník, ve kterém lze předpokládat osádku běžných hospodářských ryb.

Obojživelníci

V Libockém rybníce se vyskytuje nepočetná populace **skokana skřehotavého** (*Pelophylax ridibundus*, KO, NT, V). Z důvodů vysokého predančního tlaku ze strany rybí osádky může vývoj pulců probíhat pouze v úzké litorální zóně. Výskyt skokanů je uváděn (NDOP, AOPK ČR ©) i z nádrží Jivny, Strnad a Ve Hvězdě, které jsou situovány v širším okolí záměru. Z těchto lokalit je uváděn navíc i výskyt ropuchy obecné (*Bufo bufo*, O, VU) a skokana štíhlého (*Rana dalmatina*, SO, NT, IV). Přes území záměru mohou tyto druhy ojediněle migrovat. Potenciální migrační trasou je Litovický potok.



Obr. 5: Most přes Litovický potok, pravděpodobný migrační koridor obojživelníků (25. 6. 2020)

Plazi

V území, často přímo v kolejovém svršku, se početně vyskytuje **ještěrka obecná** (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV). Během průzkumů byla hojně pozorována zejména v úseku západně za křížením trati se silnicí na ul. Litovická. Ještěrky se na železničních tělesech vyskytují

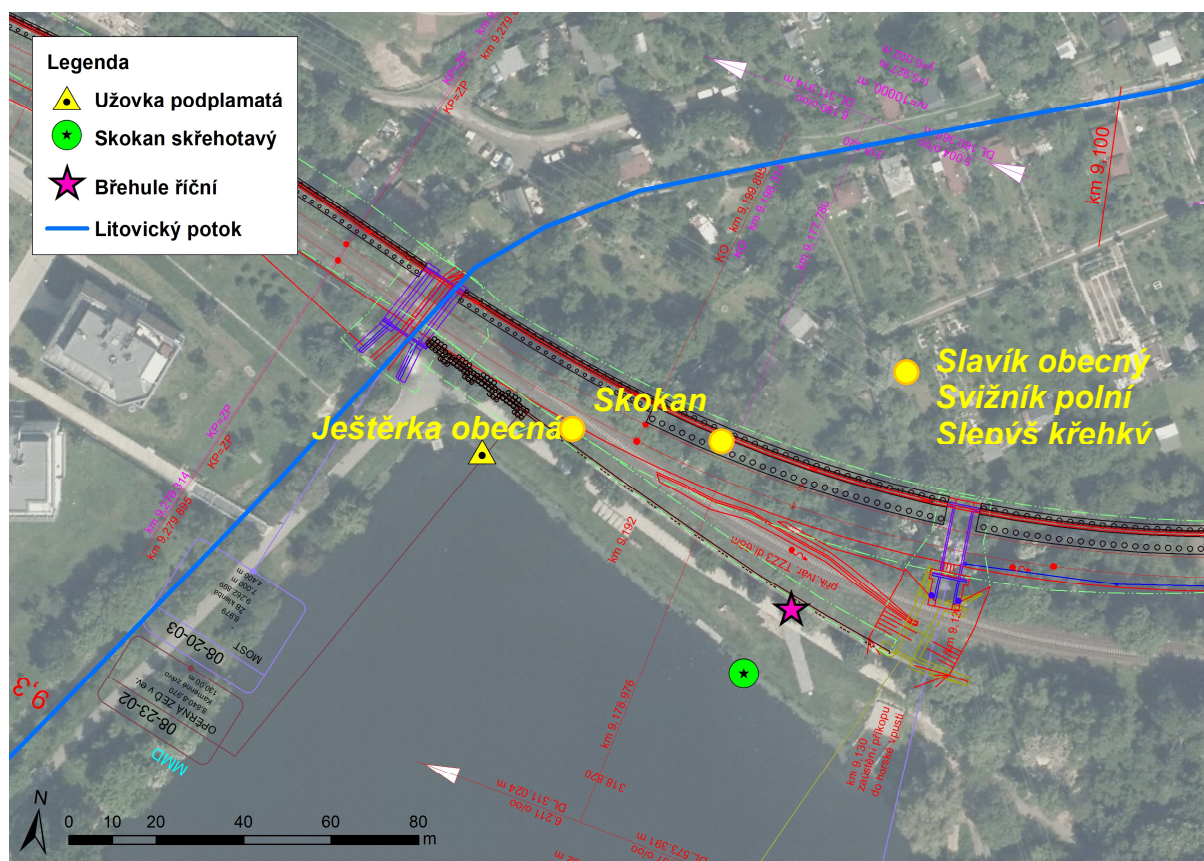
poměrně často, neboť mikrobiotopy podél dráhy (železniční svršek a narušovaná vegetace drážní stezky) jim poskytují vhodné podmínky pro termoregulaci, úkryty i lov kořisti. Železnice jsou vhodným prvkem pro šíření ještěrek krajinou. V kolejišti u zahrádkářské osady byli nalezeni dva uhynulí jedinci **slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, NT, O)**. Na Libockém rybníku byl v roce 2021 (NDOP, AOPK ČR ©) doložen poměrně mimořádný výskyt **užovky podplamaté (*Natrix tessellata*, KO, EN, IV)**. Migrační trasou tohoto druhu je zřejmě Litovický potok.

Ptáci

Dřeviny podél železnice nejčastěji využívaly různé druhy sýkor (*Paridae* sp.) a pěnic (*Sylvia* sp.). Pozorování zde byli hojně pěnka obecná (*Fringilla coelebs*), budníček menší (*Phylloscopus collybita*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*), kos černý (*Turdus merula*) a drozd zpěvný (*T. philomelos*). Lze předpokládat, že jednotlivé páry mohou dřeviny podél železnice využívat i k hnízdění. Hnízdní vazbu k porostům křovin má i několik párů **slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*, O)**. Ruderální porosty podél trati v západním úseku využívá k hnízdění či úkrytu min. jeden pár **koroptve polní (*Perdix perdix*, O, NT)**. Podle NDOP (AOPK ČR ©) hnízdilo v roce 2019 ve škvírách opěrné zdi železnice podél Libockého rybníku až 10 párů **břehule říční (*Riparia riparia*, O, NT)**. V jiných letech břehule z lokality hlášeny nejsou, v roce 2020 zde při průzkumu pozorovány nebyly. Břehule obecně nejsou svému hnízdišti příliš věrné (Szabó et Szép 2010, Heneberg 2013). Nelze ovšem vyloučit, že by zde mohly opět zahnízdit. V průzkumu Macháčka et Faltýse (2007) a v NDOP jsou z prostoru podél trati reportovány i další zvláště chráněné druhy ptáků. Z důvodu absence typických hnízdních biotopů podél trati a četnosti nálezů nejsou považovány za dotčené, respektive jejich možné ovlivnění realizací záměru je jen marginální.

Savci

V prostoru podél železnice se pohybují jen běžné druhy savců městského prostředí, jako jsou např. kuna skalní (*Martes fiona*), ježek západní (*Erinaceus europaeus*), krtek obecný (*Talpa europaea*) a potkan obecný (*Rattus norvegicus*). Z okolních polních a travnatých biotopů zde proniká zajíc polní (*Lepus europaeus*, NT). V polní krajině v západní části záměru se vyskytují srnec obecný (*Capreolus capreolus*) a prase divoké (*Sus scrofa*).



Obr. 6: Situace záměru u Libockého rybníka a výskyt některých zvláště chráněných živočichů

Jak již bylo výše uvedeno, podrobněji je problematika řešena v samostatné části projektové dokumentace B.6.5 Biologický průzkum (včetně kompletního soupisu zaznamenaných živočišných druhů, hodnocení předpokládaných vlivů na faunu a návrhu opatření k vyloučení negativních vlivů). Na základě výsledků bylo konstatováno, že realizace záměru nepředstavuje významný vliv na místní populace živočichů. Výstavba zasáhne především biotopy silně ovlivněné a vytvořené člověkem. Realizace záměru předpokládá škodlivý zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočišných druhů - čmeláci rodu *Bombus*, zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), svižník polní (*Cicindela campestris*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka podplamatá (*Natrix tessellata*), koroptev polní (*Perdix perdix*), břehule říční (*Riparia riparia*) a slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*). Ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů je nutná výjimka podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Pro zmírnění negativních dopadů záměru je žádoucí dodržet navržená ochranná opatření uvedená v kap. E (Podmínky ochrany podle jiných předpisů, resp. Biologickém průzkumu).

b. 5. Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny „velkoplošných“ zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO). Do skupiny „maloplošných“ zvláště chráněných území řadíme přírodní památky (PP), národní přírodní památky (NPP), přírodní rezervace (PR) a národní přírodní rezervace (NPR).

Trasa stávající železniční trati nepřichází do přímého kontaktu s žádným zvláště chráněným územím. Severovýchodně od letiště leží Přírodní památka Opukový lom Přední Kopaniny. V širším okolí současné trasy železniční trati se nachází tři maloplošná zvláště chráněná území. Jedná se o PP Střešovické skály, PP Obora Hvězda a PR Divoká Šárka. Všechna tato území jsou od záměru oddělena městskou zástavbou, není tedy předpoklad jejich negativního ovlivnění realizací záměru.

Severně od stávající železniční trati se rozkládá Přírodní park Šárka – Lysolaje.

b. 6. Nerostné suroviny

Předmětný záměr nezasáhne do žádného stanoveného dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území či do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Nejblíže se nachází ložisko nevyhrazených nerostných surovin Přední Kopanina (pro kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu a stavební kámen), vzdálené cca 600 m od nového úseku trati.

V blízkém okolí záměru se nevyskytují sesuvná území.

Negativní vliv na nerostné zdroje a geologické prostředí lze vzhledem k lokalizaci stavebního záměru vyloučit.

b. 7. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

VKP ze zákona

Vodní toky – Definici VKP vodní tok je třeba hledat v zákoně č. 254/2001 Sb., o vodách, který ve svém § 43 definuje vodní tok jako povrchové vody tekoucí vlastním spádem v korytě trvale nebo po převažující část roku, a to včetně vod v nich uměle vzdutých. Jejich součástí jsou i vody ve slepých ramenech a v úsecích přechodně tekoucích přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo zakrytými úseky.

Posuzovaná železniční trať kříží jeden vodní tok, a to v úseku stávající trati přibližně v km 8,9, jedná se o Litovický potok. Při rekonstrukci mostního objektu, který převádí železnici přes tuto vodoteč, dojde ke kompletnímu snesení koryta od posledního výškového stupně (celková délka snesení je cca 28 m).

Dalším prvkem VKP, se kterým přichází posuzovaný úsek trati do kontaktu, je rybník. V t.ú. Veleslavín - Liboc v km cca 9,2 se nachází v bezprostřední blízkosti trati rybník Liboc, který nebude stavbou dotčen.

VKP registrované

Dle územního plánu města Prahy se v okolí stavby nenachází žádný registrovaný VKP dle § 6 zák. č. 114/1992 Sb.

V případě zásahu do VKP je nutné si vyžádat předchozí stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Vymezení ÚSES stanoví a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- lokální

Stavební záměr se v celé své trase nachází na území nadnárodního biokoridoru ÚTP ÚSES ČR (1996). Regionální biocentra ani biokoridory zde nejsou vymezeny. Lokální (místní) ÚSES je v územním plánu města Praha 6 vytyčen podél Litovického potoka a na ploše Libockého rybníka a navazující zahrádkářské osady. Vzhledem k navrhovaným úpravám na mostním objektu nedojde k omezení funkčnosti tohoto biokoridoru, v tomto kontextu neočekáváme významný vliv na zachování ekologických funkcí v krajině a narušení prvků ÚSES.

Migrační prostupnost

Záměr neprochází migračně významným územím ani nekříží dálkový migrační koridor pro velké savce. Trasa záměru kopíruje současné migrační překážky a to současnou železniční trať, dálnici D0 (Pražský okruh) a na ni navazující silnici I/7. Navíc se záměr nachází v intravilánu Prahy či v jeho sousedství.

Liniové stavby mohou způsobovat fragmentaci krajiny a přerušení migračních tras živočichů, proto je důležité v rámci projektové fáze řešit křížení záměru s možnými migračními trasami, či s dálkovými migračními koridory.

Krajinný ráz

Dotčené území není součástí přírodního parku podle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Stavba prochází intravilánem městských částí Veleslavín, Liboc a Ruzyně. Bezprostřední okolí záměru formuje extenzivní městská zástavba různého typu architektury (nizkopodlažní starší domy, novostavby, panelové domy). V místech průchodu dráhy Libocí má okolí téměř venkovský ráz, což dokresluje nejvýznačnější přírodní charakteristika lokality – Libocký rybník. Doprovod trati od žst. Praha – Veleslavín po Liboc tvoří stromové porosty a zahrádkářské kolonie. V Ruzyni navazuje průmyslový areál s rozsáhlými výrobními halami. Přírodní charakteristiku území tvoří rovněž památný strom dub letní na hrázi Libockého rybníka a Litovický potok. V širším okolí se nachází přírodní památka Obora Hvězda a přírodní park Šárka-Lysolaje. Kulturní dominanty území utváří Letohrádek Hvězda a Věžový vodojem ve vazební věznici, které však nejsou z okolí trati patrné. Význačnou historicko-kulturní charakteristikou krajinného rázu je kostel sv. Fabiána a Šebestiána.



Obr. 7: Pohled od železnice na Libocký rybník a kostel sv. Fabiána a Šebestiána (25. 6. 2020)

b. 8. Kulturní památky a archeologické nálezy

Kulturní památky jsou podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, chráněny jako nedílná součást kulturního dědictví lidu, svědectví jeho dějin, významného činitele životního prostředí a nenahraditelné bohatství státu.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou kulturní památkou typu světového kulturního dědictví, ani zde nejsou evidovány městské či vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace.

V okolí stavebního záměru se nachází několik nemovitých kulturních památek. Ty však nebudou realizací stavebního záměru dotčeny.

Archeologická a paleontologická naleziště

Dle veřejného přístupu k archeologickým datům na <http://npu.cz> (Národní památkový ústav) náleží posuzovaný záměr v téměř celém svém rozsahu do kategorie UAN II (území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100%). V několika místech kříží železniční trať území kategorie UAN I. (území s pozitivně prokázaným výskytem

archeologických nálezů). Vzhledem k tomuto lze předpokládat výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči v platném znění. To znamená, že je nutné respektovat § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o st. památkové péči v platném znění, tj. že má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými vynálezy (ve smyslu § 23 citovaného zákona), jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Paleontologické nálezy (dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) v zájmovém území nepředpokládáme.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Záměr modernizace železniční trati neprochází žádnou z lokalit soustavy Natura 2000. Nejblíže se nachází EVL (evropsky významná lokalita) Obora Hvězda. Chráněné území je vzdáleno cca 200 m (jižně od trati) a je oddělené komunikacemi a městskou zástavbou, není tedy předpoklad negativního vlivu na tuto lokalitu, resp. na lokality sítě Natura 2000. V rámci územního řízení bude zažádáno příslušný orgán ochrany přírody o stanovisko podle §45i zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

d) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA

Předmětný záměr byl posouzen dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Souhlasné stanovisko bylo vydáno dne 26.1.2009 (č.j. 6015/ENV/09), prodlouženo dne 9.6.2011 (č.j. 43572/ENV/11) a 31.5.2016 (č.j. 24403/ENV/16). Dne 20.6.2016 bylo vydáno závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska (z roku 2009), ve kterém jsou uvedeny (aktualizovány dle platné legislativy a s ohledem na požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU) podmínky pro následující řízení.

Po upřesnění finálního řešení budou formulovány změny v projektové dokumentaci (oproti stanovisku EIA), které budou předloženy příslušnému úřadu, pro vydání ověřovacího stanoviska pro navazující řízení.

Níže je uvedeno vypořádání jednotlivých podmínek stanoviska posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

I. Územně plánovací opatření

1) Zajistit vynětí silničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora; doložit vynětí železničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora, který je navržen na prohlášení kulturní nemovitou památkou.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

II. Technická opatření pro přípravu záměru

1. Obyvatelstvo

2) V další fázi projektové přípravy záměru použít akustickou studii pro etapu výstavby zpracovanou v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí jako výchozí podklad pro nezbytné další upřesnění akustické situace pro etapu výstavby, jak z hlediska organizace výstavby a použitých stavebních mechanismů, tak i z hlediska konečné volby schválených přepravních tras. V dalším stupni projektové přípravy záměru zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti a posoudit schválené objízdné trasy.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

3) V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.

Vypořádání: Je zpracováno v rámci POV.

4) Stavební činnost provádět pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce provádět maximálně v době od 8 do 17 hodin.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

5) Vzhledem k tomu, že v chráněném venkovním prostoru obytných staveb bude docházet k překračování hygienického limitu 65 dB pro 14-ti hodinovou dobu působení hlučných operací a vzhledem k tomu, že nelze zajistit ochranu venkovního prostoru obytných a dalších chráněných objektů v některých úsecích stavby, řešit u těchto objektů i ochranu vnitřních prostorů.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

6) V dalším stupni projektové přípravy záměru prověřit neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjistit velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesnit požadavky na neprůzvučnost fasád pro

jednotlivé stavby. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků ověřit jejich vlastnosti měření.

Vypořádání: Bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP), neboť případná opatření na stávajících objektech nevyžadují územní rozhodnutí.

7) V rámci další projektové přípravy nadále uvažovat se zpracovaným návrhem protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů v následujícím rozsahu:

Vypořádání: Protihluková ochrana je navržena v rozsahu, které zajišťují plnění hygienických limitů.

Km	Umístění	Popis
0,675000 1,038626	oboustranné	Protihluková clona (dále jen „PHC“) vlevo i vpravo, speciální konstrukce průhledných stěn na estakádě
1,038626 1,214626	vpravo, vlevo	stanice „Výstaviště“, boční nástupiště jsou v celé délce 170 m zastřešena lehkou ocelovou prosklenou konstrukcí
1,400000 1,588000	vlevo	PHC + vodorovné zakrytí koleje č. 1 - (PHC nad kolejištěm) - pohltivá, třída A3
2,053000 8,070000	tunel	tunel včetně zastávky Praha -Dejvice Hradčanská (hloubená) a zakryté stanice Veleslavín s otevřeným otvorem v šíři 2 m nad kolejištěm
8,07000 8,29500	vpravo	PHC výšky 3 m, pohltivý materiál třída A3
8,976200 9,253700	vlevo	stávající PHC výšky cca 3,5 m nad kolejištěm
9,206000 9,417000	zakrytá stanice	stanice Liboc - oboustranné zakrytí nástupišť v délce 138 m, vjezd do zastávky je zakrytý v délce 41 m a výjezd ze zastávky je zakrytý v délce 32 m
		- s otevřeným otvorem v šíři 2 m nad kolejištěm
9,417000 9,544619	zakrytý úsek	oboustranné zakrytí, nad středem kolejiště nezakrytý otvor šíře 2 m v celé délce zakrytí
9,544619 9,563258	oboustranné	PHC po obou stranách trati na novém mostním objektu přes ulici Libockou, výška 4 m
9,563258 9,837000	zakrytý úsek	oboustranné zakrytí, nad středem kolejiště nezakrytý otvor šíře 2 m v celé délce zakrytí
9,83700 10,55000	vlevo	PHC výšky 3 m, pohltivá - třída A3 směrem k zástavbě (ne ke kolejišti)
10,55000 10,80000	vlevo	PHC výšky 4 m, pohltivá - třída A3 směrem k zástavbě (ne ke kolejišti)

8) Dokumentace pro územní rozhodnutí bude obsahovat výkres situace záměru se zákresem izofony hladiny akustického tlaku působené záměrem v ochranném pásmu dráhy pro denní i

noční dobu ($LA_{eq} = 60/55$ dB) a mimo ochranné pásmo ($LA_{eq} = 55/50$ dB). Tato situace bude projednána s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy. V případě potřeby bude stanoven návrh ochranného pásma včetně jeho režimu a opatření pro ochranu chráněných objektů před hlukem.

Vypořádání: Podmínka bude/je splněna. Součástí hlukové studie jsou výkresy se zákresem izofon hladin akustického tlaku. Problematika hluku byla projednána s HS hl. m. Prahy.

9) Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat podrobnou akustickou studii se započítáním veškerého železničního provozu pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí dokumentace musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem dodržení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů, které vytipovávají problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím navrhované protihlukové ochrany.

Vypořádání: Podmínka bude řešena v dalším stupni (ke stavebnímu povolení).

10) Do technické dokumentace v následných krocích projektové přípravy záměru zpracovat následující požadavky:

- pro povrchové řešení upravit rozsah betonových zdí ve prospěch povrchů z přírodního kamene, kamenných obkladů a podobně,

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

- v území Skladových areálů Ruzyně realizovat záměr tak, aby akustické podmínky a podmínky ochrany životního prostředí nebyly zhoršeny oproti stávajícímu stavu.

Vypořádání: Akustické limity jsou splněny.

11) Vzhledem ke skutečnosti, že trasa je vedena ve stísněných poměrech vůči povrchové zástavbě, je doporučena pro ražené úseky N_e (ekvivalentní nálož) = 4 kg a pro případné rozpojování horniny v hloubených úsecích $N_e = 2$ kg.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

12) Před zahájením projektování trhacích prací provést podrobnou pasportizaci objektů, které jsou zastiženy plochou vymezenou isoseistou 5 mm/s; na základě podrobné pasportizace provést přesné zatřídění jednotlivých objektů a jejich posouzení dynamické odolnosti.

Vypořádání: Zajistí zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací.

13) Pro trhačí práce při obrysu díla - obrysové vrty - postupovat podle metodiky řízeného výlomu kvůli omezení zóny rozrušení horniny mimo obrys výrubu, ke snížení nadvýlomu a k omezení seismických účinků trhačích prací na okolí.

Vypořádání: Zajistí zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací.

14) V rámci další projektové přípravy záměru vypracovat systém metodiky a měření kontroly účinků trhačích prací tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých objektů; tato měření budou tvořena komplexem metodik sledujících různé fyzikální veličiny, na jejichž základě se posuzuje vliv trhačích prací na objekty a zařízení: měření seismických účinků trhačích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodetické-nivelační měření na objektech a akustická měření.

Vypořádání: Bude podrobně řešeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

2. Voda

15) V dalších stupních projektové dokumentace doložit způsob likvidace splaškových odpadních vod pro etapu výstavby; tyto odpadní vody mohou být např. akumulovány v odpovídajících jímkách a dále odváženy na městskou čistírnu odpadních vod, případně budou na dočasných zařízeních stavenišť použita chemická WC, respektive mohou být využita stávající sociální zařízení v areálech Českých drah.

Vypořádání: Na zařízeních stavenišť budou využívána chemická WC, v úsecích modernizace trati a na letišti V. Havla bude využito stávající sociální zařízení.

16) V rámci další projektové přípravy záměru vstoupí projektant a oznamovatel záměru do jednání se správcem Jivinské nádrže - Lesy hl. m. Prahy z hlediska projednání konečného povoleného množství vypouštěné srážkové vody z retenčních nádrží areálu Dlouhá Míle.

Vypořádání: Podmínkami bude splněna v rámci projednání s dotčenými orgány statní správy před podáním žádosti o územní rozhodnutí. Bude doloženo vyjádřením uvedeného správce.

17) Nové mosty přes vodoteče v rámci posuzovaného záměru dimenzovat na Q100.

Vypořádání: Podmínka je splněna.

18) Součástí další projektové přípravy záměru bude pro oblast prostoru železniční stanice Veleslavín vypracování detailnějšího hydrogeologického průzkumu, jehož cílem bude návrh podrobnějších a detailněji zpracovaných návrhů řešení založení této stanice tak, aby byly minimalizovány dopady zahloubení této stanice ve vztahu k proudění podzemních vod a

odvodnění prostoru stanice; prověřit možnost zajištění jímání vody a její drénování již za zárubní zdí.

Vypořádání: v rámci projektové přípravy byl zpracován inženýrsko-geologický (hydrogeologický) průzkum.

19) Při řešení systému nakládání se srážkovými vodami upřednostnit infiltraci do terénu na pozemcích investora, srážkové vody dle technických možností neodvádět z řešeného území - nepřevádět mimo povodí.

Vypořádání: Vsakováním budou řešeny dešťové vody z nezpevněných povrchů řešených v rámci stavby. Ze zpevněných povrchů budou srážkové vody odvedeny do stávajících kanalizací. Odtok bude zpomalen retenčním zařízením. Dle hydrogeologického průzkumu jsou podmínky pro vsakování nevhodné.

3. Půda a horninové prostředí

20) V dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhované stavby tunelů podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů; zvýšenou pozornost věnovat především lokalitě železniční stanice Praha-Veleslavín.

Vypořádání: v rámci projektové přípravy byl zpracován inženýrsko-geologický (hydrogeologický) průzkum.

21) Odpady z částí stavby reprezentovaných vzorky K1, K2, K4, K5, K7, K8, K9 a K11 nebude možné bez další úpravy využívat na povrchu terénu; je doporučeno odpady vznikající při rekonstrukci stavby podrobit úpravě před dalším případným využíváním na povrchu terénu; jako vhodné se jeví rozdělení odpadů na frakci kamení a frakci zemin a s frakcemi nakládat dále samostatně (zejména s odpady z míst stavby se zjištěnými vyššími obsahy organických látek); kamení využívat bez omezení; zeminy podrobit úpravě biodegradací organických škodlivin a následně po splnění požadavků stanovených ve vyhlášce č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, je využít na povrchu terénu nebo je použít jako materiál k technologickému zabezpečení skládky.

Vypořádání: Na základě výsledků a vyhodnocení chemických analýz z průzkumu v roce 2017 bylo dokladováno, že limitní koncentrace v tab. č. 10.1 vyhl. č. 294/2005 Sb. byly překročeny u arzenu, ropných uhlovodíků (C10- C40 a PAU) a ojediněle byly dále nadlimitně překročeny i koncentrace Pb, Cd a EOX. V tuto chvíli je tedy uvažováno s odvozem odpadů ze šterkového

lože na skládku ostatního odpadu, respektive mohou být použity pro těsnící vrstvu skládek skupin S-OO a S-NO. Během realizace stavby budou odpady podrobeny vzorkování ze strany zhotovitele stavby a dle aktuálních výsledků chemických rozborů s nimi bude nakládáno v souladu s hierarchií nakládání s odpady.

4. Ochrana přírody a krajiny — Stromovka a Královská obora

Vypořádání: Body 22 – 35 Netýká se posuzovaného úseku trati

22) Preventivně odebrat dendrologický materiál k vegetativnímu namnožení všech vzácnějších dřevin dendrologické sbírky nad tunelem, zejména všech tří javorů *Acer cappadocicum*, všech dalších vzácných kultivarů javorů včetně stříhanolisté formy *Acer pseudoplatanus*, jasanů *Fraxinus pennsylvanica* a dřevoce trojtrnného.

23) Způsob odebrání genetického (dendrologického) materiálu bude projednán s odbornými pracovišti, vědeckými institucemi a orgány ochrany přírody s tím, že bude navržen optimální způsob uchování a kultivace tohoto materiálu pro následnou výsadbu.

24) Ve spolupráci s odbornými firmami a vědeckými pracovišti zajistit kultivaci a fyziologický rozvoj odebraného dendrologického materiálu uvedených dřevin, odbornou péči o tento materiál po dobu výstavby a rekultivace s tím, že po ukončení rekultivace bude obnovena dendrologická sbírka ve vhodném prostoru Stromovky.

25) Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně minimalizovat manipulační prostory pro řešení otvírky tunelu, do zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele s tím, že

následující zásady je nutno pokládat za vstupní minimum:

- Zajistit pažení v horní části stavební jámy kotvenými pilotovými stěnami ve dvou úrovních s využitím kotveného a technicky zajištěného skalního svahu.
- Pro urychlení výstavby a za účelem minimalizace rozměrů stavební jámy využít dvouplášťového ostění s tím, že vnější plášť (v rozsahu klenby a opěr) z vyztuženého stříkaného betonu bude sloužit jako ztracené bednění pro betonáž definitivního ostění a jako ochranná vrstva izolace proti vodě.
- Další postup výstavby pojmout jako u ražených tunelů (provedení mezilehlé izolace, montáž vyztuže a následná betonáž definitivního ostění pomocí bednicího vozu, tedy veškeré činnosti provádět zevnitř z tunelu a tak minimalizovat stavební jámu.

37) Do Plánu organizace výstavby důsledně promítnout všeclmy projednané a odsouhlasené

požadavky na technické zmírnění prostorových nároků otvírky tunelu a výstavby nového tunelu.

38) Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél pravé (severní) strany profilu kolejiště ve směru staničení s výjimkou uvolnění kolejového tělesa, resp. průjezdného profilu od náletů s tím, že pro řešení ochranného pásma trolejového vedení bude důsledně provedeno selektivní vyhodnocení každého zásahu na každém stromu podél trati.

26) Důsledně realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do prostoru přírodní památky Královská obora, při realizaci prohloubení nivelety trati zajistit odvoz materiálu mechanismy s využitím stávajícího profilu trati po ose.

27) Prostor Královské obory s výjimkou stávajícího tělesa trati vyloučit z jakýchkoli úvah o přepravách a odvozech materiálu, pro jakékoli dodavatelské zázemí stavby včetně případného zřizování mezideponií nebo přístupových prostorů k trati, případně zařízení staveniště v areálu Královské obory.

28) Během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště.

29) Případné prořezání větví stromů ve Stromovce, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané části trati podle CSN 34 I 530, realizovat v období vegetačního klidu na základě aktuálně vyhodnoceného stavu dřevin, pouze prostřednictvím odborně způsobilé firmy včetně odborného ošetření řezných ran.

30) Pro práce na elektrifikaci v nadále využívané části trati ve Stromovce využít pouze drážních pozemků s tím, že umístění stožárů na uchycení troleje nebude realizováno v průmětu korun nejbližších silnějších stromů.

31) V dalším stupni projektové dokumentace upřesnit pro oblast Stromovky odůvodněný rozsah přímých zásahů do mimolesních porostů dřevin a minimalizovat manipulační plochy v tomto prostoru; veškerá odůvodněná kácení realizovat pouze v období vegetačního klidu a způsobem, který zabezpečí, že sousední ponechávané porosty nebudou poškozovány pádem kácených stromů.

32) Před vlastní stavbou zajistit v prostoru Stromovky podrobný sadovnicko-dendrologický průzkum ohledně doložení aktuálního stavu všech stromů v pásu 50 m nad okrajem dohodnutého rozsahu stavební jámy.

33) Zajistit pro Stromovku odborný sadovnický dozor během prací při výstavbě tunelu a přilehlé části přírodní památky; v rámci tohoto dozoru založit systém sledování zdravotního stavu stromů rostoucích v tomto pásu.

34) Pro oblast Stromovky založit způsob sledování hydrických poměrů v okolí výstavby tunelu v prostorech výskytu hodnotnějších stromů v pásu 50 m od okraje stavební jámy pro výstavbu tunelu; pro možnost náhradního zásobování vodou zavést ke kořenovému systému hodnotnějších stromů jednoduchý drenážní systém pro uplatnění zálivky.

35) V dalším stupni projektové dokumentace připravit projekt komplexních sadových úprav území dotčeného stavbou a vyvolanými aktivitami ve Stromovce, který bude vycházet především ze zásady rekultivace a osázení všech manipulačních prostorů v areálu Stromovky listnatými stromy (javor, jasan, dub, lípa), zvláštní pozornost věnovat vegetačním úpravám zahlobené trati tak, aby došlo k pohledovému zastínění a vhodnému začlenění záměru do krajiny, projekt komplexních sadových úprav řešit v kontextu celého území Stromovky.

5. Ochrana přírody a krajiny — Dřeviny

36) V dalších stupních přípravy záměru zpracovat dendrologické hodnocení celého záměru včetně seznamu kácené zeleně. Zároveň do projektu záměru zpracovat samostatný projekt vegetačních úprav, který bude řešit nejen ozelenění vlastního záměru, ale i zachování nepřetržitosti celoměstského systému zeleně a problematiku náhradních výsadeb včetně následné péče v intencích zákona o ochraně přírody a krajiny (v souvislosti s realizací záměru). Pozornost věnovat možnosti přesazení dřevin.

Vypořádání: Inventarizace dřevin (dendrologický průzkum) je součástí projektové dokumentace DÚR. Projekt sadových úprav a náhradních výsadeb bude zpracován v další fázi projektu (ke stavebnímu povolení) na základě uděleného souhlasu s kácením dřevin, ve kterém budou specifikovány případné náhradní výsadby.

37) Stavební dvory zásadně umisťovat mimo plochy stávající kvalitní zeleně. V projektu vegetačních úprav mj. řešit případné ozelenění ploch stavebních dvorů na konci výstavby.

Vypořádání: Zařízení staveniště a stavební dvory budou umístěny mimo plochy stávající zeleně.

38) V dalším stupni projektové dokumentace připravit k realizaci takové řešení zdvoukolejnění trati, které umožní jednoznačně zachovat stromy podél ulice Pod tratí v km 9,470 - 9,600

včetně toho, že způsob jejich zachování bude předmětem Plánu organizace výstavby (i ve vazbě na řešení protihlukové stěny).

Vypořádání: Původně navrhovaná železniční zastávka je přesunuta do jiné polohy. Rozsah kácení tak bude významně snížen.

39) V rámci prováděcí dokumentace stavby podrobně zaměřit skupinu stromů u viaduktu Libocká a prověřit, zda detailně navrhované řešení neumožní některé stromy z této skupiny a v nejbližším okolí zachovat a během stavby i ochránit (platí i pro navrhované provozní a manipulační plochy pro řešení přemostění Libocká), jedná se především o dvě lípy č. 309 a 310, jasan č. 311, javor mléč č. 319 a jírovce č. 324 - 326 o průměrech blížících se hodnotě 100 cm ve výčetní výšce.

Vypořádání: Podmínka bude řešena v rámci prováděcí dokumentace stavby.

40) V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku zářezu přes zahrady pod Petřinami na základě výstupu geologického průzkumu, vytvořit osázením druhově odpovídající keřovou výsadbou podél koruny svahu přechodové ekotony do prostoru ponechávaných zahrad.

Vypořádání: Sklon zářezového svahu je navržen s ohledem na místní geologické podmínky. Svah bude osázen. Druhovú skladbu bude upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

41) Zajistit pomologický průzkum v dotčených prostorech zahrad pod Peřinami a zahrad východně od Libockého rybníka s cílem zmapovat případný výskyt starších odrůd ovocných dřevin, původnější pro středočeský region s cílem zajistit materiál pro uchování genofondu takových odrůd.

Vypořádání: Průzkum bude proveden v dalším stupni dokumentace (DSP).

42) Z dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku přechodu trati přes porosty zahrad východně od Libockého rybníka například využitím opěrných zdí místo klasického násypu, vyžadujícího široký zábor v patě násypového tělesa.

Vypořádání: Pro minimalizaci záborů je násyp je zajištěn opěrnou zdí.

43) Z prostoru zahrad východně od Libockého rybníka minimalizovat rozsah dočasného záboru manipulačními a provozními plochami pro výstavbu mostu a tělesa trati, po ukončení výstavby použité plochy rekultivovat i za použití výsadeb vysokokmenů ovocných dřevin.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

44) V dalším stupni projektové dokumentace připravit k realizaci takové řešení zdvoukolejnění trati, které umožní jednoznačně zachovat následující stromy: silný dub v km 5,800 na severní straně parku a hrušeň v km 5,100.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

45) V dalším stupni projektové dokumentace v prostoru křížení s ulicí K Letišti a okolí volit minimalizaci manipulačního pásu pro výstavbu s tím, že bude prověřena možnost zachování stromů nejbližších vysoké provozní budově, například volbou prostorově úsporné technologii výstavby části zářezu v zárubních zdích (milánské stěny atp.); kompenzaci za kácené stromy řešit náhradní výsadbou podél stanice Dlouhá Míle.

Vypořádání: Podmínka bude splněna. Manipulační pruh a požadavky na kácení dřevin budou minimalizovány. Kompenzace za kácené dřeviny budou řešeny v rámci náhradních výsadeb.

46) V rámci kompenzačních opatření navrhnout do projektu sadových úprav nového dvoukolejného koridoru zahuštěnou kombinovanou výsadbu keřů s příměsí do 30 % stromů podél trati vlevo ve směru staničení mezi km 2,620 3,270, a to mj. ve vztahu k protihlukové ochraně nejbližší obytné zástavby.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

47) V další projektové dokumentaci zachovat převážnou část doprovodného porostu keřů podél Evropské, včetně zajištění účinné ochrany tohoto porostu během výstavby; po výstavbě zahrnout doplnění případných proluk odpovídající dosadbou.

Vypořádání: V rámci dokumentace DÚR je zpracován dendrologický průzkum. Rozsah kácených dřevin a následné náhradní výsadby budou upřesněny na základě povolení ke kácení.

48) Průklest doprovodnými porosty toku Kopaninského potoka a na levobřežním svahu údolí toku minimalizovat jen na profil trat'ového tělesa.

Vypořádání: Bude splněno. Kácení dřevin bude minimalizováno na nezbytně nutnou míru.

49) Před zahájením zemních prací provést přesazení všech mladých a keřových výsadeb z koridoru navrhované trasy jižně od komerčních areálů CARGO apod.; ztrátu na dřevinných porostech kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb.

Vypořádání: Součástí dokumentace DÚR je inventarizace dřevin (dendrologický průzkum). K přesazení budou určeny dřeviny, u kterých je to technicky a ekonomicky možné (a vhodné) provést. Náhradní výsadby budou stanoveny na základě povolení ke kácení.

50) Před zahájením zemních prací po poradě s dendrologem a autorem nových sadových úprav v prostoru dopravního předpolí letiště mezi přivaděčem a areálem CARGO provést přesazení všech mladých stromů (minimálně do obvodu 30 cm) v posledním vhodném období před zahájením skrývek, dále včasné a termínově odpovídající přesazení keřů a poléhavých dřevin z koridoru navrhované trasy a ploch, dotčených stavebními pracemi, případně organizací provozního zázemí připravované stavby před zahájením skrývkových prací nebo přípravy ploch pro stavební zázemí.

Vypořádání: Součástí dokumentace DÚR je inventarizace dřevin (dendrologický průzkum). K přesazení budou určeny dřeviny, u kterých je to technicky a ekonomicky možné (a vhodné) provést. Náhradní výsadby budou stanoveny na základě povolení ke kácení.

51) Přesazení všech dřevin v prostoru kolem letiště provést výhradně prostřednictvím odborně způsobilé firmy z oboru projekce, přípravy a realizace zahradních a sadových úprav.

Vypořádání: Podmínka bude splněna. Případné přesazení dřevin bude provedeno odborně způsobilou osobou/firmou.

52) Ztrátu na dřevinných porostech v okolí letiště kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb, včetně všech prostorů, dotčených výstavbou mimo koridor. Náhradní výsadbu v prostoru okolí letiště a na všech plochách v tomto prostoru, dotčených stavebními či organizačními pracemi, připravit a zajistit na základě podrobného projektu sadových úprav, který bude nedílnou součástí dokumentace pro stavební povolení. Vlastní realizační projekt výsadeb pak bude nedílnou samostatnou součástí prováděcí dokumentace stavby.

Vypořádání: Bude splněno. Náhradní výsadby budou stanoveny na základě povolení ke kácení, projekt sadových úprav bude součástí dalšího stupně projektování.

53) V dalším stupni projektové dokumentace prověřit záchranu části linie lip v km 5,040 borovice lesní Glauca a dalších stromů mimo přímý koridor výstavby, způsob ochrany včetně kořenové zóny promítnout do Plánu organizace výstavby.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

6. Ochrana přírody a krajiny — Flóra a fauna

54) V rámci prováděcí projektové dokumentace stavby zopakovat podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu rozvoje biocenóz v prostorech Stromovky,

ruderálních lad u Kopaninského potoka a v prostorech mezi nádražím Veleslavín a Libockým rybníkem včetně Libockého rybníka a stávajícího náspu nad rybníkem.

Vypořádání: Součástí dokumentace DÚR je přírodovědný (botanický a zoologický) průzkum, který bude v následujících stupních projektování aktualizován.

55) Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s případně doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin pro stavební povolení koridoru.

Vypořádání: V přírodovědném průzkumu jsou stanoveny opatření a podmínky na zmírnění vlivu na dotčené skupiny živočichů a rostlin.

56) Do Plánu organizace výstavby jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů.

Vypořádání: V POV bude uvedeno zahájení zemních prací; zemní práce budou provedeny mimo vegetační období, zejména s ohledem na možné hnízdění polních ptáků v trase novostavby železniční trati.

57) Nejdéle v rámci dokumentace stavby pro stavební povolení opakovaným zoologickým průzkumem prověřit možnosti výskytu vzácných či zvláště chráněných druhů živočichů s důrazem na jarní a časně letní aspekt rozvoje ekosystémů v prostorech:

- Stromovka,
- zahrady a sady mezi nádražím Veleslavín a Libockým rybníkem,
- Libocký rybník včetně břehů a toku až pod zahrady pod mostem, taras trati u hráze,
- křoviny v pásu železniční tratě podél Evropské,
- prostor přechodu údolí Kopaninského potoka,
- porosty u letiště.

Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení na uvažovaný záměr.

Vypořádání: V rámci zpracování dokumentace DÚR byl zpracován přírodovědný průzkum (zoologický a botanický), ve kterém jsou stanoveny opatření a podmínky na zmírnění vlivu na dotčené skupiny živočichů a rostlin.

58) Prostor Stromovky a Královské obory důsledně vyloučit z úvah o realizaci stavebního dvora nebo zařízení staveniště s tím, že otevření tunelu bude řešeno v zúženém profilu

stavební jámy včetně jejího statického a stavebně-technického zabezpečení a manipulační pás bude omezen jen na profil stávající dvoukolejné trati.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

59) V rámci prací ve Stromovce zachovat místní akumulaci vody podél kolejí ve východní části, případně po ukončení stavby tuto akumulaci obnovit z důvodu reprodukční plochy obojživelníků.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

60) V rámci stavebního dvora L12 u Libockého rybníka preferenčně využít zpevněné a „odpřírodněné“ plochy.

Vypořádání: Stavební dvůr je umístěn v rámci zpevněné plochy.

61) V dalším stupni projektové dokumentace prověřit parametry křížení trati s lokálním biokoridorem L41238 přes Litovicko-Sárecký potok z hlediska jeho prostupnosti pro migrační trasy živočichů.

Vypořádání: V přírodovědném průzkumu jsou navržena opatření na zmírnění vlivu z hlediska migrace živočichů. Je doporučeno zpracování podrobné migrační studie v další fázi projektové dokumentace.

62) Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací.

Vypořádání: Průhledné plochy budou zajištěny proti střetu s ptáky.

7. Ochrana přírody a krajiny — ÚSES a VKP

63) V dalším stupni přípravy záměru doložit bezkolizní průchod prvky ÚSES (zejména biocentra a biokoridory) a VKP, případné zásahy omezit na nutné minimum, v případě potřeby řešit kompenzační opatření, založit chybějící prvky ÚSES na pozemcích dotčených stavbou a vedle toho výsadby směřovat k lepšímu začlenění trati do volné krajiny i městského prostředí.

Vypořádání: Průchod prvky ÚSES a VKP bude projednán s orgánem ochrany přírody (žádost o zásah do VKP), zásahy do skladebných prvků ÚSES a VKP budou minimalizovány. Náhradní výsadby budou řešeny na základě povolení ke kácení.

64) V rámci projektu vegetačních úprav minimalizovat vlivy na ÚSES, zpracovat harmonogram rekultivace všech pozemků, které budou dotčeny staveními pracemi tak, aby se zamezilo jejich ruderalizaci a následnému šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů.

Vypořádání: Bude řešeno v rámci projektu vegetačních (sadových) úprav v dalším stupni projektové dokumentace.

65) V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku přechodu trati přes porosty lokálního biokoridoru L4/238 například využitím opěrných zdí místo klasického násypu, vyžadujícího široký zábor v patě násypového tělesa; po zaměření všech porostů dřevin navrhnout pouze nezbytný rozsah kácení (doložit v dokumentaci pro povolení stavby) v ose trasy jen v šíři minimalizovaného manipulačního pásu.

Vypořádání: v rámci DÚR je provedena inventarizace dřevin, která bude v dalším stupni aktualizována, kácení dřevin bude minimalizováno na nezbytně nutnou míru.

66) V rámci rekultivace území po výstavbě realizovat v prostoru mezi zářezem nové trati a západním okrajem areálu výzkumného ústavu výsadbu části biokoridoru N4/8 v druhové skladbě odpovídající stanovištnímu vymezení nadregionálního biokoridoru, včetně keřového lemu, včetně zapojení stávajícího topologického porostu s plochou ovocných dřevin. Dle detailního charakteru a funkce nadregionálního biokoridoru N4/8 řešit vhodné křížení záměru s tímto biokoridorem (cca mezi km 11,930 a 12,020). Preferovat mimoúrovňové křížení.

Vypořádání: Náhradní výsadby a projekt sadových úprav bude řešen na základě povolení ke kácení v dalším stupni projektové dokumentace. Železniční trať je vedena na násypu o výšce přibližně 4 m. Výškové vedení trati je limitováno výškovou polohou Pražského okruhu, křížení s železniční tratí na Kladno a maximálním přípustným podélným sklonem daným technickou legislativou.

67) Kácení dřevin v místě křížení lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko — Šáreckého potoka omezit na nezbytnou míru, danou technicko-bezpečnostními předpisy pro výstavbu mostního objektu.

Vypořádání: Kácení dřevin (mimo jiné v prostoru LBK) bude minimalizováno na nezbytně nutnou míru.

68) Případné zařízení staveniště pro výstavbu mostního objektu umístit na ruderalní plochy severně od Libockého rybníka nad levý břeh toku z důvodu ochrany křížení obou větví biokoridoru č. 238 s LBK L3/236, pro opravu tarasu přednostně využít zpevněných ploch na hrázi.

Vypořádání: Zařízení staveniště je umístěno na ruderalní plochy severně od Libockého rybníka.

69) V dalším stupni projektové dokumentace na základě detailnějšího prověření technických a ekonomických parametrů mostního objektu (lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko Sáreckého potoka) navrhnout přemostění toku ve vazbě na odpovídající parametry podle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny pro křížení vodních toků s funkcí biokoridoru pozemními komunikacemi (1995), tedy kromě nového profilu dna zajistit i část profilu nad stanovenou šířku dna v minimálním zastoupením prostoru mimo tok v šíři 1,5 šířky koryta (tzv. lávka pro zvěř).

Vypořádání: Návrh mostního objektu zohledňuje existenci lokálního biokoridoru. Most je navržen tak, že po většinu roku bude voda téct pouze kynetou (prohloubenou částí šířky 3,0m). Plochy se sklonem 2% po obou stranách kynety budou zatopeny jen při zvýšeném průtoku - tedy při přívalových deštích a povodňových situacích.

70) Pro odvoz a další využití zeminy primárně využít odvoz po železnici na místa určená po celé ČR za účelem potřeby většího množství zemin pro rekultivační práce v regionech, kde k dispozici aktuální nabídka zemin chybí.

Vypořádání: Z pozemků ZPF určených k trvalému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Její využití bude konzultováno s příslušným orgánem ochrany ZPF (bude využita ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, případně využití části ve stavbě k rekultivaci dotčených ploch). Na základě zkušenosti s obdobnými záměry není aktuálně v rámci ČR poptávka po zemině. Zemina bude odvážena na skládky (řešeno v rámci Odpadového hospodářství).

71) V žádném případě pro deponie či mezideponie zemin nevyužívat plochy skladebných prvků USES, interakčních prvků, významných krajinných prvků „ze zákona“ i registrovaných a enkláv mimolesních porostů dřevin v přilehlých částech správního obvodu hlavního města Prahy a přilehlé části Středočeského kraje.

Vypořádání: Plochy stavebních dvorů, zařízení stavenišť a pro deponie zemin nebudou umísťovány do lokalit chráněných z hlediska zákona 114/1992 Sb. (ÚSES, VKP atp.) a do lokalit stávající zeleně.

8. Ochrana přírody a krajiny — Krajina

72) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování samostatného projektu sadových úprav pro stanici Dlouhá Míle s tím, že je nutno pohledově rozčlenit velké plochy a sektory použitím skupinové, pásové a liniové výsadby stromů, v prostorech kolem přemostění

kolejí spojovacími komunikacemi, západního vstupního areálu a kolem nástupišť autobusového terminálu uplatnit i kombinovanou výsadbu stromů a keřů.

Vypořádání: Projekt sadových úprav bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace.

73) Dále navrhnout západní zapojení obvodové obslužné komunikace kolem autobusového terminálu Dlouhá Míle do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby dřevin.

Vypořádání: Bude řešeno v dalším stupni v rámci náhradních výsadeb a projektu sadových úprav.

74) V rámci konečného řešení exteriéru komplexu Dlouhá Míle potlačit použití vysoce reflexních materiálů.

Vypořádání: Bude splněno

75) Podél paty tělesa estakády přes Kopaninský potok provést vegetační úpravy z důvodu postupného začlenění do krajiny se zohledněním podmínek provozu Kopaninského poldru (je nutné maximálně omezit výskyt odplavitelných předmětů, které by mohly ucpat česle před vtokem, resp. dřeviny v zátopě musí být pravidelně prořezávány a dřevní odpad je nutné z prostoru zátopy neprodleně odstraňovat).

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

76) V rámci přípravy úseku pod Veleslavínem (svah pod Petřinami) prověřit možnost zúžení jižního svahu zářezu formou kotveného (stabilizovaného) svahu s využitím opěrné zdi, v exteriéru s použitím přírodě blízkých či přírodních materiálů.

Vypořádání: Sklon zářezového svahu je navržen s ohledem na místní geologické podmínky. Zářez je z části řešen opěrnou zdí.

9. Ostatní

77) Detailní návrh záměru v prostoru Hradčanská - Špejchar řešit v souladu s urbanistickou studií Hradčanská - Špejchar a regulačními limity zástavby tohoto prostoru.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati.

78) Zvážit možnost realizace podjezdu z ulice Za Vokovickou vozovnou do Krajní.

Vypořádání: V současnosti je ulice Za Vokovickou vozovnou propojena s ulicí Krajní železničním přechodem. V novém stavu je přechod nahrazen podchodem. Z dopravního hlediska je realizace podjezdu neopodstatněná a technicky je navíc nereálná. Zřízení

podjezdu by vyžadovalo přerušení napojení obou částí ulice U Kolejí do ulice Krajní a Za Vokovickou vozovnou.

79) V úseku km 9,571 až 10,900 zvážit možnost realizace nadchodů (přednostně) nebo podchodů pro chodce (např. u zastávky autobusu Brodecká, rozchod ulice U Prioru a železniční trati, k Drnovské).

Vypořádání: Podchod je navržen v rámci železniční zastávky Praha Liboc v nové poloze ve vazbě na autobusovou zastávku Brodecká.

80) Koordinovat technické řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny, dále provádět průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati.

81) Provéřit možnost oddálení trasy záměru od obytné zástavby v prostoru ulice U Prioru cca v km 9,500 - 10,500. Minimalizovat zábor soukromých garáží a upřesnit adekvátní náhrady.

Vypořádání: Železniční trať je posunuta o 4 – 12 m od obytné zástavby. Zastřešená parkovací stání v nevyhovujícím stavebně technickém stavu s nízkou estetickou úrovní jsou zachovány v plném rozsahu.

82) Zvážit v rámci technických možností oddálení trasy záměru od obytné zástavby v ulici Slavíčková.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati.

III. Opatření pro fázi realizace záměru

83) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

Vypořádání: Bude splněno.

84) Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit zemní jímky pro zachyt povrchových vod, popřípadě vybavených lapolem; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV.

Vypořádání: Bude řešeno při realizaci stavby.

85) Kaly ze zemních jímek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.

Vypořádání: Bude respektováno zhotovitelem stavby. Kaly ze zemních jímek musejí být podrobeny chemickým rozborům. V případě výskytu koncentrace těžkých kovů není biodegradace účinná. S kaly bude nakládáno v souladu s platnou legislativou na základě výsledků rozborů.

86) Pro staveništní dopravu maximálně využívat prostor koridoru dráhy s minimální zátěží okolních komunikací, pokud je to nezbytné, tak v koordinaci s dopravou generovanou realizací Městského okruhu v úseku Strahovský tunel Trojská včetně souvisejících staveb.

Vypořádání: Staveništní doprava bude maximálně využívat prostor dráhy. Koordinace se staveništní dopravou generovanou realizací Městského okruhu je v současnosti už bezpředmětná.

87) Veškerý odvoz hmot musí být důsledně veden ve směru „ven“ z města. Usměrnovat staveništní dopravu a dopravní omezení na hlavních komunikacích tak, aby nedocházelo k neúměrným dopravním kolapsům a jimi vyvolaným negativním dopadům na životní prostředí lokality. V maximální možné míře využívat pro odvoz železniční dopravu v kombinaci s dopravou lodní. Výruby a výkopy ze stavenišť na okraji Prahy odvázet nejkratší cestou kapacitními komunikacemi na dálniční síť.

Vypořádání: Podmínka bude splněna. Je řešeno v rámci POV.

88) Z hlediska režimu podzemních vod v celém období výstavby provádět monitoring hydrogeologických poměrů.

Vypořádání: Splnění zajistí zhotovitel stavby

89) Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby. Podmínka bude plněna.

90) Vyloučit z úvah o lokalizaci zařízení staveniště pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin, pro zařízení staveniště přednostně využít drážní pozemky, v nezbytných případech větší plochy orné půdy horší kvality, v návaznosti na vedení trasy; nezbytně nutná

zařízení staveniště řešit v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů.

Vypořádání: Zařízení staveniště budou umístěny mimo stávající plochy zeleně, v dostatečné vzdálenosti od vodních toků a vodních ploch, pro umístění budou přednostně využity drážní pozemky.

91) V průběhu výstavby provádět monitoring a případnou likvidaci expanzivních druhů rostlin. Doba monitoringu a případné potlačování jedinců expanzivních rostlin je minimálně 3 roky od ukončení stavby.

Vypořádání: Podmínka bude splněna. V průběhu stavebních prací (a následně 3 roky po ukončení stavby) bude zaměřena pozornost na šíření invazních druhů a na případné zavlečení nových invazních druhů.

IV. Opatření pro fázi provozu záměru

92) Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření.

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

V. Kompenzační opatření

93) Zajistit citlivou přestavbu železničního mostu v Královské oboře odpovídající shodnému stávajícímu vzhledu, avšak v provedení pro dvoukolejnou trať.

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati.

94) V rámci náhradní výsadby za kácené dřeviny do odborně zpracovaného projektu sadových úprav zahrnout také následující kompenzace:

- posílení funkce zvláště chráněného území Královská obora výsadbou podél nového tunelu včetně realizace obnovy dendrologické sbírky,
- posílení funkce lokálního biokoridoru L4/238 výsadbou dřevin v prostoru mezi břehem Litovicko-Šáreckého potoka a nádražím Veleslavín směrem k hotelu Krystal,

- kompletní osázení prostoru stavebního dvora u areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby po zrušení stavebního dvora jako součást realizace nadregionálního biokoridoru,
- výsadbu podél levé strany souběhu s ulicí Evropská,
- výsadbu podél levé (západní) strany souběhu s vedením expresního silničního okruhu,
- komplexní začlenění stanice Dlouhá Míle do krajiny kolem komunikací terminálu s ohledem na rozhledové parametry na křižovatkách.

Vypořádání: Náhradní výsadby budou stanoveny na základě povolení ke kácení dřevin v další fázi projektové dokumentace. V projektu sadových úprav budou zahrnuty tyto uvedené kompezace za kácení.

e) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ochranná pásma

Část modernizace stávající trati je navrhována v ochranném pásmu dráhy. Ochranné pásmo je určeno svislou rovinou vedenou 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění.

Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací a drah jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

- ochranné pásmo nadzemních elektrických vedení činí (§46 energetického zákon č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany):
 - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace)
 - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací)
 - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace)
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV
 - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

Ochranné pásmo u podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.

- ochranné pásmo plynovodů

- u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)
- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

Během realizace záměru tedy budou dotčena některá ochranná pásma inženýrských sítí. Souhrnně platí, že ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí a komunikací jsou dána příslušnými normami a obecně technickými požadavky na výstavbu a budou výstavbou respektována.

Veškeré zásahy do ochranných pásem konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

Ochranná pásma lesa

Část stávající železniční trati zasahuje do ochranného pásma lesa, a to v k.ú. Veleslavín, Ruzyně a Břevnov.

Tab. 4: Přehled lesních pozemků, jejichž ochranné pásmo bude dotčeno stavbou

Katastrální území	Pozemek parcelní číslo
Veleslavín	343/1, 347/1, 347/2, 348

Katastrální území	Pozemek parcelní číslo
Ruzyně	1289/2
Břevnov	3217/1

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

Předmětný záměr nekoliduje se stanoveným dobývacím prostorem, chráněným ložiskovým územím či územím bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění.

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Posuzovaná železniční trať není v kontaktu s chráněnými územími ani jejich ochrannými pásmy.

Záměr nezasahuje do ochranných pásem památných stromů.

Podmínky ochrany podle jiných předpisů

1. Realizace záměru bude prováděna za přítomnosti ekologického dozoru. K tomu bude sjednána odborně způsobilá a kvalifikovaná osoba, disponujícími potřebnými znalostmi, zkušenostmi a prostředky k provádění biomonitoringu, přijmutí operativních opatření, zajištění včasného i úspěšného transferu dotčených zvláště chráněných živočichů do náhradních lokalit a s oprávněním zastavit provádění činnosti už v případě pouhé hrozby závažného poškození chráněných zájmů. Cílem biomonitoringu bude kontrola výskytu živočichů v prostoru výstavby, dodržování ochranných opatření a vyhodnocování skutečných vlivů prováděných zásahů a činností na místní populaci rostlin a živočichů.
2. V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení možno provést mimo hnízdní období od 1. října do 31. března. V případě potřeby kácení v hnízdním období je nutná přítomnost odborného ekodozoru, který před začátkem kácení vyhodnotí přítomnosti hnízdících druhů živočichů.
3. Zásah do svahů zářezu či násypu stávající železnice v polním úseku od km 11,3 – konec stavby by měl být proveden od 1. srpna do 31. března, tzn. mimo kritické období hnízdění koroptve polní (*Perdix perdix*).
4. Zásah do hnízdiště břehule říční (*Riparia riparia*) na opěrné zdi SO 08-23-02 je možné provádět pouze v období mimo hnízdění od 1. září do 15. dubna následujícího roku, kdy

- nemůže dojít ke zničení snůšky vajec či usmrcení jedinců nebo po prohlídce lokality ekologickým dozorem stavby.
5. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření invazních druhů (trnovník akát, celíky, topinambur hlíznatý, křídlatka japonská) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. další druhy křídlatek). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.
 6. Před začátkem stavebních prací odborně odstranit porosty křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) v drážních km 8,2; 8,3; 8,4 a 9,2.
 7. Požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, pro lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), čmeláky rodu *Bombus*, svižníka polního (*Cicindela campestris*), zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*), břehuli říční (*Riparia riparia*), koroptev polní (*Perdix perdix*), skokana skřehotavého (*Pelophylax ridibundus*) a užovku podplamatou (*Natrix tessellata*).
 8. Při kácení a výstavbě v blízkosti dřevin bude postupováno v souladu s ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a arboristickým standardem SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.
 9. Skleněné protihlukové stěny nebo jiné velkoplošné zasklení je v rámci ochrany ptáků před střety žádoucí opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací).
 10. Před vtokem do propustků nebudou navrženy usazovací jímky s kolmými stěnami, neboť tyto jímky jsou pastí pro drobné živočichy. Není-li to možné, musí být jímka vybavena únikovou cestou. Vyústění propustků musí být bezbariérová, bez překážek vyšších než 0,1 m. Propustky budou řešeny v jednotném sklonu tak, aby nevznikala trvale zatopená místa.
 11. U přemostění Litovického potoka významně nesnižovat světlost oproti stávajícímu stavu. V korytě nenavrhovat příčné překážky.
 12. Během stavebních prací je nutné předcházet havarijním stavům. V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován havarijní plán stavby.
 13. Stavební práce se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve státem uznaných svátcích a v nočních hodinách.

14. Stavební práce v blízkosti obytné zástavby budou realizovány pouze v denní době.
15. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám.
16. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno na zpevněné ploše v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
17. V případě úniku ropných látek budou dodržovány obvyklé zásady a postupy: zabránění dalšímu úniku ropných látek, sanace postižené lokality, uložení zachycených ropných produktů do vhodných nádob, neprodleně budou informovány zainteresované strany a bude zahájena sanace. Obdobně se bude postupovat i v případě požáru.
18. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
19. V lokalitě záplavového území nebudou zřizována žádná zařízení stavenišť a nebude zde skladován stavební materiál.
20. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
21. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
22. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
23. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány, bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého počasí budou plochy stavenišť kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čištěny atd.

ZÁVĚR

Předmětná stavba se nachází na severozápadním okraji Prahy, záměr představuje kompletní modernizaci trati v úseku žst. Praha-Veleslavín a žst. Praha-Ruzyně. Trať je v celé délce navržena jako dvoukolejná, elektrifikovaná.

Na základě zhodnocení dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem nepředpokládáme při dodržení navržených opatření (podmínek ochrany podle jiných předpisů) významný vliv navrhovaného záměru na životní prostředí v dotčeném území.

LITERATURA

Projektová dokumentace

- Projektová dokumentace k územnímu řízení „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“, METROPROJEKT Praha a.s. 2022
- Fikejz F. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Akustické posouzení. EKOLA group, spol s r. o. Praha.
- Demek J., Mackovčín P. (2006): Zeměpisný lexikon: Hory a nížiny. AOPK ČR, Brno.
- Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa. – Studia Geographica 16: 1–74 + přílohy, Brno.
- Tomášek M. (2007): Půdy České republiky (5., upr. a dopl. vyd). Praha: Česká geologická služba.
- Bělohoubek J. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Zemědělská příloha. Ecological Consulting a.s.
- Pospíšilová K. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Lesní příloha. Ecological Consulting a.s.
- Maňák V. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Dendrologický průzkum. Ecological Consulting a.s.
- Hykel M. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Biologický průzkum. Ecological Consulting a.s.
- Povýšilová P. (2022): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Projekt odpadového hospodářství. Ecological Consulting a.s.
- Grúz J. (2017): „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“. Vibrace. Ecological Consulting a.s.

Internetové zdroje:

- Centrální evidence vodních toků –
<http://eagri.cz/public/web/mze/voda/aplikace/cevt.html>
- Elektronický portál územního plánování – www.epusa.cz
- Evidence památek vedených v Ústředním seznamu kulturních památek ČR – <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>
- Hydroekologický informační systém VÚV TGM – <http://heis.vuv.cz>
- Informace o lesním hospodářství v České republice (Ústav pro hospodářskou úpravu lesů) – <http://geoportal.uhul.cz/LHPOMap/>
- Katalog odpadů – <http://enviweb.cz/katalog>
- Katastr nemovitostí – <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- Mapový portál - <http://mapy.cz>
- Mapový portál AOPK ČR – <http://mapy.nature.cz>
- Nálezová databáze ochrany přírody – <https://portal.nature.cz/nd>
- Program zlepšování kvality ovzduší (MŽP) - <https://www.mzp.cz/>
- Státní geologická služba (mapové aplikace) – <http://mapy.geology.cz>