

V Praze dne: 20. června 2016
Č. j.: 29493/ENV/16
Vyřizuje: Ing. Čížková
Tel.: 267 122 958

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ SOULADU

obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) dne 26. 1. 2009 pod č.j. 6015/ENV/09 (dále také jen „stanovisko EIA“) s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“) podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“)

Výroková část:

Název záměru:

Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa

Kapacita (rozsah) záměru:

Stavba je vymezena začátkem úprav v železniční stanici Praha Bubny (v km 411,480 = km -0,190) a koncem úprav za železniční stanicí Praha Ruzyně v km 12,380, kde se navazuje na II. etapu modernizace trati Praha - Kladno. Délka upravovaného úseku je 12,570 km. Dále je součástí projektu novostavba úseku Praha - Ruzyně - Praha Letiště Ruzyně v délce od km 11,470 do km 16,960. Délka úseku novostavby je 5,490 km. Celková délka navržených úprav je cca 18,200 km.

Součástí stavby jsou nová mimoúrovňová křížení tratě s ulicí Bubenskou (nová poloha), U Vorlíků, Pelléovou, Bubenečskou, Veleslavínskou, Libockou (včetně zapojení ulice U Prioru) a ulicí Drnovskou, která odstraňují stávající úrovněvé přejezdy. Součástí projektu, v souladu se zadáním, jsou kromě vlastní železniční tratě se stanicemi i:

- nový podchod ve vazbě na stávající vestibul stanice Vltavská trasy metra C;
- nový severní vestibul stanice Vltavská trasy C metra, včetně nového podchodu, zejména v souvislosti s budoucí urbanizací území na bývalých drážních pozemcích železniční stanice Praha Bubny;
- nový západní vestibul stanice metra A Hradčanská;
- nový podchod ve vazbě na stávající vestibul metra A Hradčanská;
- dopravní uzel Dlouhá Míle, zahrnující terminál příměstských i městských autobusových linek a kapacitní parkoviště systému P+R;
- předstihové objekty pro budoucí výstavbu metra trasy A

v zastávce Praha Dlouhá Míle a v železniční stanici Praha Letiště Ruzyně.

Součástí stavby není přestavba (rekonstrukce) Negrelliho viaduktu.

Navrhovaný systém železniční osobní dopravy bude součástí Pražské integrované dopravy, stejně jako zařízení dopravního terminálu Dlouhá Míle.

Základní parametry navrhovaného řešení:

Návrhová rychlost $v = 80$ km/hod (pro vozidla bez naklápěcí techniky). Minimální poloměr směrového oblouku $R = 325$ m. Maximální užitý sklon nivelety až 33 ‰. Předpokládá se výlučný provoz vlaků osobní dopravy (výjimku tvoří železniční stanice Praha Ruzyně, kde zůstávají v provozu vlečky do skladových areálů, obsluha bude zajištěna výhradně od železniční stanice Hostivice). Délka nástupišť 170 m (cca dvě soupravy jednotky řady 471). Plná peronizace stanic a zastávek, výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Provoz v celém rozsahu v závislé trakci. Dálkové ovládání provozu na trati. Pravidelný intervalový provoz, trať má vyhovovat špičkovému intervalu letištních vlaků 10 min, kladenských vlaků 15 min a spojů na Kralupy nad Vltavou 30 min. V rámci I. etapy bude realizováno 8 stanic (respektive zastávek): Praha Bubny/Vltavská, Praha Výstaviště, Praha Dejvice/Hradčanská, Praha Veleslavín, Praha Liboc, Praha Ruzyně, Praha Dlouhá Míle, Praha Letiště Ruzyně.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA):

9.1 (Novostavby železničních drah delší 1 km) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha
obec: Městská část Praha 6 a Městská část Praha 7
k.ú.: Holešovice, Bubeneč, Dejvice, Střešovice, Hradčany, Vokovice, Veleslavín, Břevnov, Liboc, Nebušice, Přední Kopanina a Ruzyně

Obchodní firma oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

IČ oznamovatele:

709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město

Příslušný úřad, který stanovisko EIA vydal:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Datum vydání

26. 1. 2009

stanoviska EIA:

**Číslo jednací
stanoviska EIA:**

6015/ENV/09

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

vydává

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

ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle zákona dne 26. 1. 2009 pod č.j. 6015/ENV/09.

Ministerstvo životního prostředí na základě článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

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.

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

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

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 zastavbě (ne ke kolejišti)
10,55000 10,80000	vlevo	PHC výšky 4 m, pohltivá - třída A3 směrem k zastavbě (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 ($L_{Aeq} = 60/55$ dB) a mimo ochranné pásmo ($L_{Aeq} = 55/50$ 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.

- 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.
- 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,
 - v území Skladových areálů Ruzyně realizovat záměr tak, aby akustické podmínky a podmínky ochrany životního prostředí nebyly zhoršeny oproti stávajícímu stavu.
- 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.
- 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 zařídění jednotlivých objektů a jejich posouzení dynamické odolnosti.
- 13) Pro trhací 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 trhacích prací na okolí.
- 14) V rámci další projektové přípravy záměru vypracovat systém metodiky a měření kontroly účinků trhacích 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 trhacích prací na objekty a zařízení: měření seismických účinků trhacích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodetické-nivelační měření na objektech a akustická měření.

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.

- 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.
- 17) Nové mosty přes vodoteče v rámci posuzovaného záměru dimenzovat na Q_{100} .
- 18) Součástí další projektové přípravy záměru bude pro oblast prostoru železniční stanice Veleslavin 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.
- 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.

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-Veleslavin.
- 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; 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.

4. Ochrana přírody a krajiny – Stromovka a Královská obora

- 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 dřezovce trojtrnného.
- 23) Způsob odebrání genetického (dendrologického) materiálu projednat 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 výztuže a následná betonáž definitivního ostění pomocí bednicího vozu, tedy veškeré činnosti provádět zevnitř z tunelu a tak minimalizovat stavební jámu.

- 26) Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél pravé (severní) strany profilu kolejíště 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.
- 27) Důsledně realizovat obnovu štěrkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání štěrku 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.
- 28) 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.
- 29) Případné prořezání větví stromů ve Stromovce, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané části trati podle ČSN 34 1530, 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 zahluobené 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.
- 37) Stavební dvory zásadně umisťovat mimo plochy stávající kvalitní zeleně. V projektu vegetačních úprav mj. řešit případné ozelenění ploch stavebních dvorů na konci výstavby.
- 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).
- 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 mlč č. 319 a jírovce č. 324 - 326 o průměrech blížících se hodnotě 100 cm ve výčetní výšce.
- 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.
- 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.
- 42) V 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.
- 43) V 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.

- 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.
- 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 technologie výstavby části zářezu v zárubních zdích (milánské stěny atp.); kompenzaci za kácené stromy řešit náhradní výsadbou podél stanice Dlouhá Míle.
- 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.
- 47) V další projektové dokumentaci zachovat převážnou část doprovodného porostu keřů podél ul. Evropská, včetně zajištění účinné ochrany tohoto porostu během výstavby; po výstavbě zahrnout doplnění případných proluk odpovídající dosadbou.
- 48) Průklest doprovodnými porosty toku Kopaninského potoka a na levobřežním svahu údolí toku minimalizovat jen na profil traťového tělesa.
- 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.
- 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 skryvek, 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 skryvkových prací nebo přípravy ploch pro stavební zázemí.
- 51) Přesazení všech dřevin v prostoru kolem letiště provést výhradně prostřednictvím odborně způsobilé firmy z oboru projekce, přípravy a realizace zahradních a sadových úprav.
- 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 prostoty 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.

- 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.

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 fytocenóz 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.
- 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.
- 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.

- 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.

- 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.
- 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.
- 60) V rámci stavebního dvora L12 u Libockého rybníka preferenčně využít zpevněné a „odpřírodněné“ plochy.
- 61) V dalším stupni projektové dokumentace prověřit parametry křížení trati s lokálním

biokoridorem L4/238 přes Litovicko-Šárecký potok z hlediska jeho prostupnosti pro migrační trasy živočichů.

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

7. Ochrana přírody a krajiny – ÚSES a významné krajinné prvky (dále jen „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.
- 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.
- 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.
- 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 topolového 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.
- 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.
- 68) Případné zařízení staveniště pro výstavbu mostního objektu umístit na ruderální 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.
- 69) V dalším stupni projektové dokumentace na základě detailnějšího prověření technických a ekonomických parametrů mostního objektu (lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko - Šáreckého potoka) navrhnout přemostění toku ve vazbě na odpovídající parametry podle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR 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 zastoupení prostoru mimo tok v šíři 1,5 šířky koryta (tzv. lávka pro zvěř).
- 70) Pro odvoz a další využití zeminy primárně využít odvoz po železnici na místa určení

po celé ČR za účelem potřeby většího množství zemin pro rekultivační práce v regionech, kde k dispozici aktuální nabídka zemin chybí.

- 71) V žádném případě pro deponie či mezideponie zemin nevyužívat plochy skladebných prvků ÚSES, 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.

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.
- 73) Dále navrhnout západní zapojení obvodové obslužné komunikace kolem autobusového terminálu Dlouhá Míle do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby dřevin.
- 74) V rámci konečného řešení exteriéru komplexu Dlouhá Míle potlačit použití vysoce reflexních materiálů.
- 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).
- 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 přírodních blízkých či přírodních materiálů.

9. Ostatní

- 77) Detailní návrh záměru v prostoru Hradčanská - Špejchar řešit v souladu s urbanistickou studií Hradčanská - Špejchar a regulačními limity zástavby tohoto prostoru.
- 78) Zvážit možnost realizace podjezdu z ulice Za Vokovickou vozovnou do Krajní.
- 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).
- 80) Koordinovat technické řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny, dále provádět průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu.
- 81) Provéřít 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.
- 82) Zvážit v rámci technických možností oddálení trasy záměru od obytné zástavby v ulici Slavičkova.

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).
- 84) Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit zemní jámky pro zachyt povrchových vod, popřípadě vybavených lapolem; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV.
- 85) Kaly ze zemních jámek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.
- 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.
- 87) Veškerý odvoz hmot musí být důsledně veden ve směru „ven“ z města. Usměřňovat 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. Výrubu a výkopy ze stavenišť na okraji Prahy odvážet nejkratší cestou kapacitními komunikacemi na dálniční síť.
- 88) Z hlediska režimu podzemních vod v celém období výstavby provádět monitoring hydrogeologických poměrů.
- 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.
- 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.
- 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.

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.

V. Kompenzační opatření

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

Odůvodnění:

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP, OPVIP“), jako příslušný úřad podle ust. § 21 zákona, obdrželo dne 17. 9. 2015 žádost o vydání závazného stanoviska podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb, ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ na životní prostředí č.j. 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 spolu s žádostí o prodloužení platnosti stanoviska EIA.

MŽP, OPVIP, v souladu s článkem II bodem 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. na základě obdržené žádosti ověřovalo, zda je obsah stanoviska EIA v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA. Požadavky na obsah stanoviska EIA jsou stanoveny výhradně v zákoně, konkrétně v příloze č. 6 k zákonu. MŽP, OPVIP, se tedy při ověřování zabývalo výhradně otázkou, zda obsah stanoviska EIA věcně odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, případně, zda jsou příslušné informace obsaženy alespoň v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., 12/2007) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, 9/2008).

Požadavky bodu I. (Povinné údaje) přílohy č. 6 k zákonu

1. Název záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska EIA.*
2. Kapacita (rozsah) záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1.a 2. straně stanoviska EIA.*

3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
4. Umístění záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
5. Obchodní firma oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
6. IČ oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
7. Sídlo (bydliště) oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 16. – 29. straně stanoviska EIA (část za výrokovou částí stanoviska EIA).*

Požadavky bodu II. (Odůvodnění) přílohy č. 6 k zákonu

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 3. straně stanoviska EIA (Závěry zpracovatele posudku) a dále v části III. (Hodnocení záměru) na 4. - 5. straně stanoviska EIA (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů, hodnocení technického řešení záměru, návrh opatření).*
2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 4. - 5. straně stanoviska EIA.*
3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 5. straně stanoviska EIA.*
4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 5. straně stanoviska EIA.*
5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 3. – 4. straně stanoviska EIA.*
6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 4. straně stanoviska EIA.*
7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 5. - 6. straně stanoviska EIA a v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, 9/2008) na 90. – 131. straně.*
8. Vypořádání vyjádření k posudku – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 6. – 16. straně stanoviska EIA.*

Další požadavky přílohy č. 6 k zákonu

– tj. označení příslušného úřadu, číslo jednací, datum vydání závazného stanoviska, otisk razítka příslušného úřadu, jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu – *uvedeno na první a poslední (30.) straně stanoviska EIA.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že obsah stanoviska EIA č.j. 6015/ENV/09 ze dne 26. 1. 2009, po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, a to ve všech bodech.

Po ověření věcné stránky obsahu předmětného stanoviska EIA lze konstatovat, že jednotlivé kapitoly obsahují informace v dostatečné kvalitě a podrobnosti tak, jak požaduje zákon, tzn., že stanovisko EIA obsahuje mimo jiné jednoznačnou charakteristiku záměru, celkový závěr z provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zhodnocení technického řešení záměru, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí apod. Závěr z posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je pak podrobně uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., 12/2007) a v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, 9/2008).

MŽP, OPVIP, konstatuje, že do procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí předcházejícímu vydání předmětného stanoviska EIA měla veřejnost možnost se zapojit.

Předmětný záměr neleží na území lokalit soustavy Natura 2000 ani v jeho blízkosti. Vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen stanoviskem Magistrátu hl. města Prahy, odboru ochrany prostředí zn. S-MHMP-503928/2007/1/OOP/VI/ ze dne 3. 12. 2007 a následně v rámci žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA stanoviskem Magistrátu hl. města Prahy, odboru ochrany prostředí zn. S-MHMP 0358062/2016 OCP ze dne 19. 3. 2016. Nařízením vlády č.73/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, nedošlo k vyhlášení nových lokalit soustavy Natura 2000 na území předmětného záměru ani ke změně nejbližších stávajících lokalit soustavy Natura 2000.

Stanovisko EIA k předmětnému záměru bylo vydáno dne 26. 1. 2009. Platnost tohoto stanoviska EIA byla 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 a ustanovením § 4 odst. 1 písm. f) tehdy platného zákona, nebyla-li tato lhůta přerušena zahájením navazujícího řízení podle zvláštních právních předpisů. Žádost zástupce oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 25. 1. 2011 doručena MŽP, OPVIP, které na základě předložené žádosti a na základě jejího doplnění dospělo k závěru, že u záměru „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 byla dokumentem č.j. 43572/ENV/11 ze dne 9. 6. 2011 prodloužena o 5 let, tedy do 26. 1. 2016. Žádost oznamovatele záměru o další prodloužení platnosti stanoviska byla ještě v době

prodloužené platnosti vydaného stanoviska EIA dne 17. 9. 2015 doručena Ministerstvu životního prostředí. Doplnění této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA (podklad zpracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc.) bylo na MŽP, OPVIP doručeno dne 6. 4. 2016. MŽP, OPVIP na základě předložené žádosti a na základě jejího doplnění dospělo k závěru, že u záměru „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 byla dokumentem č.j. 24403/ENV/16 ze dne 13. 5. 2016 prodloužena o 5 let, tedy do 26. 1. 2021.

S ohledem na výše uvedené dospěl příslušný úřad k závěru, že stanovisko EIA č.j. 6015/ENV/09 ze dne 26. 1. 2009 je v souladu s požadavky zákona, a tedy i s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínky uvedené v tomto závazném stanovisku jsou stanoveny na podkladě procesu posuzování vlivů záměru „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ na životní prostředí, tzn. byly převzaty ze stanoviska č.j. 6015/ENV/09 ze dne 26. 1. 2009.

Na základě výše uvedených podkladů MŽP, OPVIP ověřilo, že obsah stanoviska EIA je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, a současně stanovilo, které z podmínek uvedených v tomto stanovisku jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Z původně stanovených podmínek ve stanovisku EIA byly vypuštěny podmínky, které vycházely z legislativních předpisů (podmínka č. 6, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 37, 41, 71, 87, 98, 104 105, 108, 109, 110, 111, 112, 115, 116, 120, 121, 123, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 134 a 135, část podmínky 3, 32, 124) a podmínky, z jejichž dikce vyplývá jejich nezávaznost nebo dobrovolnost, popř. se jedná o podmínky obecné nebo nevymahatelné (podmínka č. 15, 16, 19, 67, 75, 83, 90, 93, 97, 102, 125, 136, část podmínky č. 12). Dále došlo k formálním změnám podmínek č. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 17, 18, 34, 138 z důvodu konkretizace podmínek tak, aby se mohly stát závaznými a k formálním změnám podmínky č. 11 a 101 z důvodu aktuálnosti jejího znění. Ostatní podmínky zůstávají nezměněny, pouze byly přečíslovány, a stávají se závaznými pro správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení.

V této souvislosti upozorňujeme, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních. Přesto (vzhledem k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě záměru, ke které je navazující řízení vedeno. Podmínky tohoto závazného stanoviska, které se k navazujícímu řízení nebo k projednávané části, úseku nebo etapě záměru nevztahují, musí správní úřad, který vede navazující řízení, uvést v odůvodnění rozhodnutí s uvedením důvodů, proč tyto podmínky do rozhodnutí nepřevzal. Obdobně musí správní úřad, který vede

navazující řízení, naložit i s podmínkami závazného stanoviska k ověření souladu, u nichž je prokazatelné, že již byly splněny.

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

Poučení:

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen Doležal v. r.

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Na vědomí:

- MŽP, OVSS I – Praha, zde
- Magistrát hl. města Prahy, odbor dopravy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
- Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1