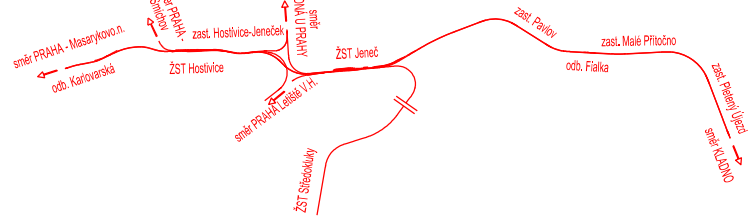





Jiná ověření:						Paré:																																			
Orientační schéma: 						Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____																																			
Revize:		Datum:		Popis:				Kontroloval:																																	
002		30.8.2022		PDPS pro výběr zhotovitele po kontrole zapracování připomínek				Ing. Jan Nosek																																	
001		19.7.2022		Dokumentace pro stavební povolení				Ing. Jan Nosek																																	
000		19.4.2022		Definitivní odevzdání dokumentace				Ing. Jan Nosek																																	
Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa: Kontakt:						Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 e-mail: SSZsek@szdc.cz						 SPRÁVA ŽELEZNIC																													
Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:						METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 tel.: +420 296 154 105 e-mail: info@metroprojekt.cz; www.metroprojekt.cz						 METROPROJEKT																													
Zhotovitel části/objektu: Adresa: Kontakt:						Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc tel.: +420 585 203 166 e-mail: ecological@ecological.cz; www.ecological.cz						 ECOLOGICAL CONSULTING																													
Hlavní projektant (HIP): Ing. Jan Nosek						Specialista: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.																																			
Název stavby/akce:						MODERNIZACE TRATI PRAHA - RUZYŇ (MIMO) - KLADNO (MIMO)						Označení investora: S631500652																													
												Označení zhotovitele: 07910																													
Název části:						Souhrnná technická zpráva						Označení části: B																													
Název objektu/dílčí části:						Vliv stavby na životní prostředí						Označení objektu/komplexu: B.6.1																													
Název přílohy:												Číslo přílohy:																													
Název dílčí části přílohy:																																									
Odpovědný projektant:		Mgr. Bc. Rudolf Polášek		Zpracovatel přílohy:		RNDr. Petr Blahník		Měřítko:		-		Formáty:		-		Stupeň dokumentace: DSP/PDPS																									
Kraj:		Středočeský		Katastrální území:		viz. textová část		TUDU:		0101, 0711, 0741, 0742, 0743		Smluvní datum zpracování:		30.8.2022																											
Označení investora:						Stupeň dokumentace:						Část:						Objekt:						Podoblast:						Příloha:						Revize:					
S 6 3 1 5 0 0 6 5 2						2 P D P S B 6 I						X X X X X X X X						X X X X X X X						X X X X X X X						0 0 1 2											
ICD: 07910 03 00						B 6 01 00 00 00						000												SKARTOVACÍ ZNAK V20/2043																	

1	08/2023	2. vydání	RNDr. Blahník	RNDr. Blahník	Ing. Pospíšilová	Mgr. Gabriel
			v. r.	v. r.	v. r.	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



Projekt:

„Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“

Číslo
projektu:

310/21001

VP (HIP):

Ing. Pospíšilová

Stupeň:

DSP + PDPS

Datum:

08/2023

Obsah:

Vliv stavby na životní prostředí

Archiv:

Formát:

Měřítka:

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

Srpen 2023

RNDr. Petr Blahník

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

0 x výtisk, 1 x digitální verze: METROPROJEKT Praha a. s.

0 x výtisk, 1 x digitální verze: Ecological Consulting a. s.

Řešitel:

RNDr. Petr Blahník – ochrana životního prostředí

- autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (autorizace udělená rozhodnutím Ministerstva životního prostředí ze dne 22. 2. 2018 pod č. j. MZP/2018/710/481 a prodloužená rozhodnutím Ministerstva životního prostředí ze dne 21. 12. 2022 pod č. j. MZP/2022/710/4980; platnost autorizace do 5. 3. 2028)

Ecological Consulting a. s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

OBSAH

Úvod	5
Umístění stavby	5
A. Vliv stavebního záměru na životní prostředí	8
A. 1. Ovzduší	8
Klimatické charakteristiky	8
Vliv na ovzduší v období výstavby	9
Vliv na ovzduší v období provozu	11
A. 2. Hluk a vibrace	12
A. 3. Voda	14
Spotřeba a zdroje vody	14
Hydrogeologické poměry	14
A. 4. Odpady	21
A. 5. Půda	22
B. Vliv stavby na přírodu a krajinu	24
B. 1. Ochrana dřevin	24
B. 2. Ochrana památných stromů	24
B. 3. Ochrana rostlin	24
B. 4. Ochrana živočichů	25
B. 5. Zvláště chráněná území	28
B. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině	28
B. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy	31
C. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	33
D. Návrh zohlednění podmínek ze stanoviska EIA	34
Podmínky pro navazující řízení	34
II. Opatření pro fázi výstavby záměru	54
III. Opatření pro fázi provozu záměru	57
E. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	59
Navrhovaná zmírňující opatření	62
Závěr	65
Podkladové materiály	66

Seznam použitých zkratk

EIA	posuzování vlivu záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů
EVL	evropsky významná lokalita (chráněné území soustavy Natura 2000)
ORP	obec s rozšířenou působností
PHS	protihluková stěna
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
ZOPK	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném a účinném znění
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽST (též žst.)	železniční stanice

Úvod

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavby na životní prostředí lokalitách bezprostředně dotčených stavebním záměrem a v širším okolí stavebního záměru. Je-li v této dokumentaci citován všeobecně závazný právní předpis (zákon, vyhláška, nařízení apod.), jedná se vždy o právní předpis ve znění aktuálním (tedy platném a účinném) k datu vypracování dokumentace.

Umístění stavby

Kraj: Středočeský, hlavní město Praha

Obec: Hlavní město Praha, Hostivice, Jeneč, Dobrovíz, Hostouň, Červený Újezd, Pavlov, Dolany, Malé Přípotočno, Pletený Újezd, Velké Přípotočno a Kladno

Tab. 1: Přehled správního členění území, dotčeného stavbou

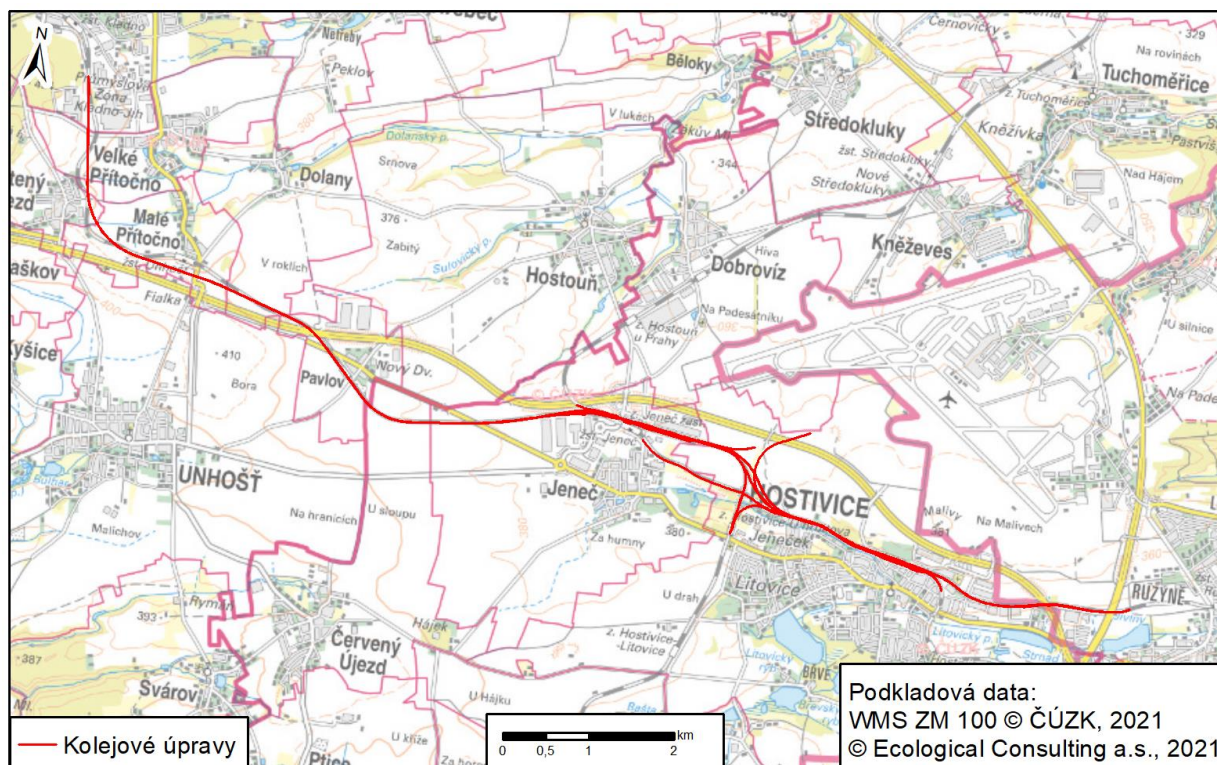
ORP	Obec	Katastrální území
Praha	Praha [554782]	Ruzyně [729710]
Černošice	Hostivice [539244]	Hostivice [645834]
		Litovice [645842]
	Jeneč [539317]	Jeneč u Prahy [658260]
	Dobrovíz [539171]	Dobrovíz [627488]
	Hostouň [532347]	Hostouň [645923]
	Červený Újezd [532215]	Červený Újezd [621200]
	Středokluky [539708]	Středokluky [757381]
Kladno	Pavlov [532711]	Pavlov u Unhoště [718351]
	Dolany [513130]	Dolany u Kladna [628301]
	Malé Přítočno [513113]	Malé Přítočno [690554]
	Pletený Újezd [532738]	Pletený Újezd [721751]

„Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“
Vliv stavby na životní prostředí

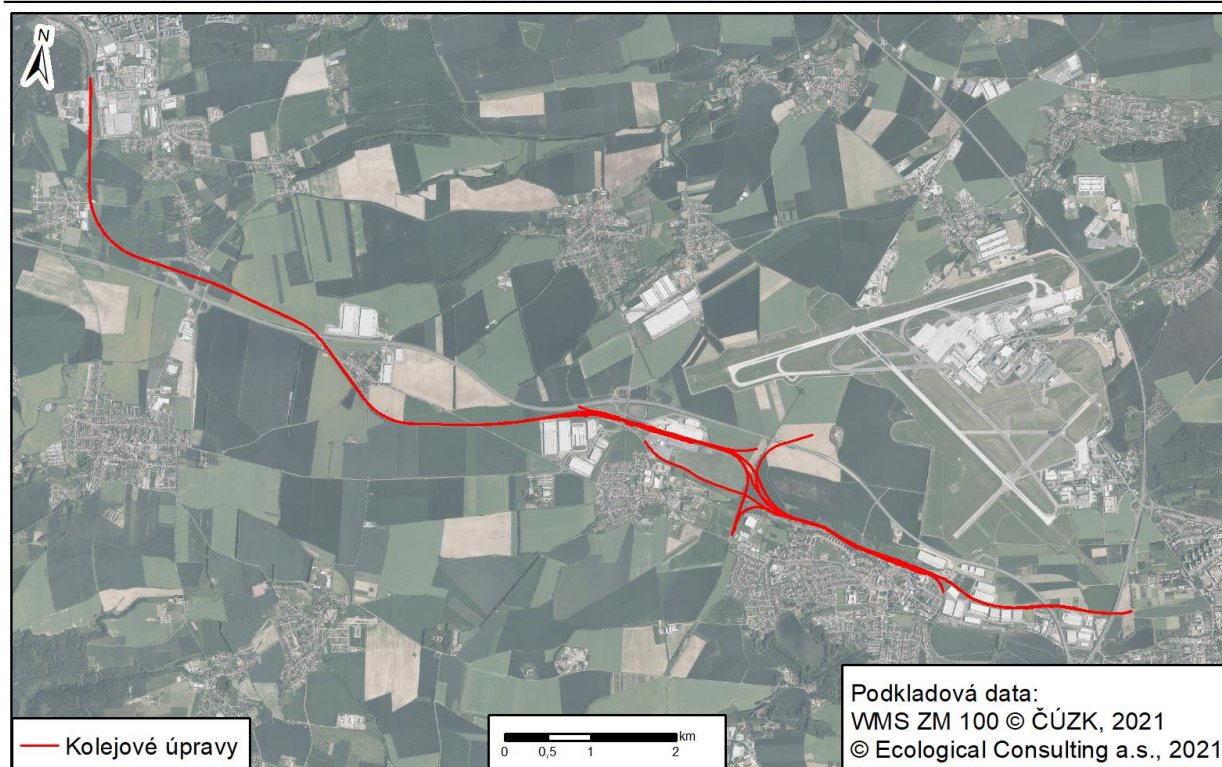
ORP	Obec	Katastrální území
	Velké Přítočno [533033]	Velké Přítočno [779377]
	Kladno [532053]	Kročehlavy [665126]

Zdroj: RUIAN, ČÚZK, 2023

Situace širších vztahů je zobrazena na obr. 1. a umístění záměru je zobrazeno na obr. 2.



Obr. 1 Situace širších vztahů



Obr. 2 Umístění záměru

A. Vliv stavebního záměru na životní prostředí

A. 1. Ovzduší

Klimatické charakteristiky

V Atlasu podnebí Česka (Tolasz et al., 2007) byla oblast zahrnující dotčené území zahrnuta, na základě mírně upravené metodiky klasifikace dle klasické práce Quitta (1971), použité k interpretaci řad klimatických dat z let 1961–2000, do klimatické oblasti mírně teplé MW7.

Pro tuto oblast je charakteristické normálně dlouhé, mírně, mírně suché léto. Přejídné období je krátké, s mírným jarem a mírně teplým podzimem. Zima je normálně dlouhá, mírně teplá, suchá až mírně suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky. Bližší charakteristiky mírně teplé oblasti MW7 udává následující tabulka.

Tab. 2: Klimatické charakteristiky oblasti MW7

Klimatická oblast	MW7
Počet letních dnů	30–40
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	140–160
Počet mrazových dnů	110–130
Počet ledových dnů	40–50
Průměrná teplota v lednu [°C]	–2––3
Průměrná teplota v červenci [°C]	16–17
Průměrná teplota v dubnu [°C]	6–7
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7–8
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	100–120
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	400–450
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	250–300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60–80
Počet dnů zamračených	120–150
Počet dnů jasných	40–50

Zdroj: Tolasz et al., 2007

V celé České republice můžeme v posledních desetiletích sledovat projevy globální klimatické změny. Zvyšují se průměrné roční teploty a frekvence výskytu, intenzita i délka trvání období s extrémně vysokými teplotami, mění se rovněž hydrologický cyklus a distribuce srážek v čase a prostoru. V blízké budoucnosti lze očekávat další růst průměrných teplot, zvyšování zimních

a snižování letních srážkových úhrnů, zvětšování délky bezesrážkových období, riziko vzniku sucha a zvyšující se četnost extrémních povětrnostních jevů.

Vliv na ovzduší v období výstavby

V období výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), vlastní plocha staveniště a samotné stavební práce (zvýšení prašnosti v okolí stavebních prací a příjezdových komunikací). Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavebního záměru na ovzduší v období výstavby bude spočívat zejména v emisích částic (PM_{10} a $PM_{2,5}$) do ovzduší při zemních pracích a manipulaci se sypkými hmotami a na emise výfukových plynů ze stavebních strojů a automobilů použitých při výstavbě.

Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti,
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny,
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny,
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zakryty plachtami,
- zařízení staveniště a případné deponie sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

V rámci realizace stavebního záměru budou umístěny recyklační základny pro recyklaci materiálu kolejového lože.

Vliv výstavby na kvalitu ovzduší je posouzen v části B. 6. 9 Rozptylová studie. V lokalitě navržené k umístění recyklační základny v blízkosti žst. Hostivice je v současnosti překračován imisní limit průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Stavba bude mít velmi malý příspěvek k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu, který však bude relativně krátkodobý a plně reversibilní. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ bude příspěvek výstavby velmi malý a koncentrace zůstanou hluboko pod imisním limitem. U maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} může u nejbližší dotčené obytné zástavby dojít ke zvýšení až o několik desítek $\mu g/m^3$. Je to dáno

relativně malou vzdáleností recyklační základny od obytné zástavby. Po přičtení této hodnoty k aktuálnímu imisnímu pozadí v lokalitě může dojít v některých dnech při nepříznivých rozptylových podmínkách k překročení imisního limitu. Z výše uvedených důvodů byl provoz recyklační linky omezen na 4 hodiny denně.

Příspěvek výstavby k průměrným ročním koncentracím NO_2 , maximálním hodinovým koncentracím NO_2 a průměrné roční koncentraci benzenu bude v této lokalitě nevýznamný.

V lokalitě navržené k umístění recyklační základny v blízkosti žst. Jeneč není v současnosti překračován imisní limit průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Stavba bude mít velmi malý příspěvek k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu, který však bude relativně krátkodobý a plně reversibilní a k překročení imisního limitu nedojde. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ bude příspěvek výstavby velmi malý a koncentrace zůstanou hluboko pod imisním limitem. U maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} může u nejbližší dotčené obytné zástavby dojít ke zvýšení až o několik desítek $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ale vzhledem k předpokládané době provozu recyklační linky by nemělo k překročení limitních hodnot dojít.

Příspěvek výstavby k průměrným ročním koncentracím NO_2 , maximálním hodinovým koncentracím NO_2 a průměrné roční koncentraci benzenu bude v této lokalitě nevýznamný.

V lokalitě navržené k umístění recyklační základny v blízkosti žst. Unhošť není v současnosti překračován imisní limit průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Stavba bude mít velmi malý příspěvek k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu, který však bude relativně krátkodobý a plně reversibilní a k překročení imisního limitu nedojde. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $\text{PM}_{2,5}$ bude příspěvek výstavby velmi malý a koncentrace zůstanou hluboko pod imisním limitem. U maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} může u nejbližší dotčené obytné zástavby dojít ke zvýšení až o několik desítek $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Je to dáno relativně malou vzdáleností recyklační základny od obytné zástavby. Po přičtení této hodnoty k aktuálnímu imisnímu pozadí v lokalitě může dojít v některých dnech při nepříznivých rozptylových podmínkách k překročení imisního limitu. Z výše uvedených důvodů byl provoz recyklační linky omezen na 4 hodiny denně.

Příspěvek výstavby k průměrným ročním koncentracím NO_2 , maximálním hodinovým koncentracím NO_2 a průměrné roční koncentraci benzenu bude v této lokalitě nevýznamný.

Realizace stavby bude probíhat po omezenou časovou dobu a po skončení etapy výstavby železniční trati a zejména po ukončení provozu recyklační základny dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší v období výstavby bude časově omezené a plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vliv na ovzduší v období provozu

Provoz na železniční trati bude zajišťován převážně elektrickou trakcí. Lze tedy předpokládat, že negativní vliv železniční trati na kvalitu ovzduší v přilehlých obytných oblastech se zmírní. Součástí provozu stavby bude i využívání parkovišť P+R Jeneč a Malé Přítočno. Celkový efekt bude i v tomto případě pozitivní, protože provoz automobilů, které v současné době slouží dopravě směrem ku Praze, bude ukončen na těchto parkovištích. Protože by ale mohlo dojít k negativnímu vlivu na kvalitu ovzduší v místním měřítku, byl v rámci části B. 6. 9 Rozptylová studie posouzen i vliv parkovišť P+R Jeneč a Malé Přítočno.

V lokalitě navržené k umístění parkoviště P+R Jeneč není v současnosti překračován imisní limit průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Parkoviště bude mít velmi malý příspěvek k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu, který však bude relativně krátkodobý a plně reversibilní a k překročení imisního limitu nedojde. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ bude příspěvek výstavby velmi malý a koncentrace zůstanou hluboko pod imisním limitem. U maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} může u nejbližší dotčené obytné zástavby dojít ke zvýšení o několik desetin až jednotek $\mu g/m^3$. Vzhledem k tomu, že koncentrace imisního pozadí této znečišťující látky pohybuje v současnosti hluboko pod imisním limitem (pod $40 \mu g/m^3$), není předpoklad, že by při provozu parkovišť došlo k překročení platného imisního limitu. Hodnoty se i tak budou pohybovat několik jednotek $\mu g/m^3$ pod úrovní platného imisního limitu.

Příspěvek tohoto parkoviště P+R k průměrným ročním koncentracím NO_2 , maximálním hodinovým koncentracím NO_2 a průměrné roční koncentraci benzenu bude v této lokalitě nevýznamný.

V lokalitě navržené k umístění parkoviště P+R Malé Přítočno se v současnosti pohybuje imisní limit průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu na hranici limitu. Parkoviště bude mít velmi malý příspěvek k průměrné roční koncentraci benzo[a]pyrenu, který však bude relativně krátkodobý a plně reversibilní a k překročení imisního limitu nedojde. U průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ bude příspěvek výstavby velmi malý a koncentrace zůstanou hluboko pod imisním limitem. U maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM_{10} může u nejbližší dotčené obytné zástavby dojít ke zvýšení o několik desetin až jednotek $\mu g/m^3$. Vzhledem k tomu, že koncentrace imisního pozadí této znečišťující látky pohybuje v současnosti hluboko pod imisním limitem (pod $40 \mu g/m^3$), není

předpoklad, že by při provozu parkoviště došlo k překročení platného imisního limitu. Hodnoty se i tak budou pohybovat několik jednotek $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pod úroveň platného imisního limitu.

Příspěvek tohoto parkoviště P+R k průměrným ročním koncentracím NO_2 , maximálním hodinovým koncentracím NO_2 a průměrné roční koncentraci benzenu bude v této lokalitě nevýznamný.

V souvislosti s výše uvedeným je třeba konstatovat, že podporu výstavby a provozu železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového dlouhodobého imisního zatížení území v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

A. 2. Hluk a vibrace

Pro posouzení vlivu stavebního záměru na hlukovou situaci byla zpracována část B. 6. 8 Hluková studie.

Hluk v době výstavby

Zdroje hluku z procesu výstavby bývají proměnné a nestabilní jak časově, tak intenzitou a z tohoto důvodu je přesné stanovení hlukové zátěže velmi obtížné. Celková intenzita je závislá na použité mechanizaci (typ stavebního stroje, jeho fyzické stáří, opotřebení, poškození (zejména částí určených k tlumení emitovaného hluku), schopnosti operátorů apod.). Stavební práce budou probíhat postupně v celém posuzovaném úseku železniční tratě. V hlukové studii byly vyhodnoceny nejhluchnější fáze prací, a to sanace železničního spodku.

Odvoz starého štěrkového lože a části železničního spodku bude prováděno plnoprofilovou strojní čističkou a nakládáno do železničních vozů. Odvoz zbytku po odtěžení strojní čističkou bude proveden nákladními vozy po pozemních komunikacích.

Nejhluchnější fází bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Běžné automatické strojní podbíječky zvládnou zpracovat maximálně 400 m koleje za hodinu. U výhybek je práce pomalejší, přičemž podbití jedné výhybky trvá asi 20 minut. Při průjezdu podbíječky je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 30 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví.

Protože u nejbližších objektů jsou navržena individuální protihluková opatření zajišťující nepřekročení hygienického limitu při běžném provozu železnice, měla by se provést ještě před zahájením procesu výstavby daného úseku trati.

V souvislosti s realizací stavby je navrženo zřízení recyklačních základů na zařízení stavenišť, kde budou umístěny mobilní recyklační linky na recyklaci šterku z kolejového lože.

Při recyklaci se očekává limitní izofona 65 dB při rovném terénu ve vzdálenosti maximálně 135 m od nehluchnějšího zařízení (drtičky kameniva). Lokalita navržená v Hostivici se nachází v blízkosti chráněného objektu a bez realizace protihlukových opatření zde není možné zaručit nepřekročení hygienického limitu. V této lokalitě je navržena realizace protihlukových opatření, která povedou ke snížení hlukové zátěže od recyklační stanice na podlimitní hodnoty. Podrobnosti jsou uvedeny v části B. 6. 8 Hluková studie.

V případě druhého místa mezi stávající a novou žst. Jeneč se v blízkosti nachází stavba pro dopravu, které nenáleží institut chráněného venkovního prostoru stavby. Vzhledem k blízkosti objektu ke stávající železniční trati je předpokládáno, že objekt má útlum obvodového pláště a tedy nedojde k ohrožení limitu pro chráněný vnitřní prostor stavby.

U třetího místa v blízkosti žst. Unhošť se v blízkosti nenachází žádný chráněný venkovní prostor stavby, a proto se nepředpokládá překračování hygienického limitu.

V části B. 6. 8 Hluková studie je rovněž vyhodnoceno působení hluku z vyvolané silniční nákladní dopravy.

Hluk během provozu

Pro posouzení vlivu hluku během provozu na životní prostředí byla zpracována hluková studie. Ve studii nebyla, na základě stanoviska EIA, použita korekce hygienických limitů na starou hlukovou zátěž.

Na základě hlukové studie byla navržena protihluková opatření, a to protihlukové stěny (PHS) a individuální protihluková opatření. Podrobnosti jsou uvedeny v části B. 6. 8 Hluková studie.

Vibrace

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno akreditované měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách od pojezdů vlakových souprav železniční dopravy.

Velikost a šíření vibrací závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou:

- Geologického podloží
- Kvalita a typ železničního svršku/spodku
- Rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav

Provedená měření prokázala překračování hygienických limitů pro obytné místnosti u některých měřených objektů.

Změnu šíření vibrací po změně dispozic stavby (modernizaci trati) je téměř nemožné predikovat, nicméně se dá říct, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí modernizovaného úseku trati. Na druhou stranu dojde ke zvýšení rychlosti, což bude mít efekt opačný.

Překročení limitu ve stávajícím stavu není nijak výrazné, ale i přesto nelze zaručit, že ve výhledovém stavu bude hygienický limit prokazatelně splněn.

Proto je navrženo použití antivibračních opatření (antivibračních rohoží umístěných do kolejového spodku).

A. 3. Voda

Spotřeba a zdroje vody

Ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění staveniště, čištění zpevněných komunikací či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a vývoji počasí. V této fázi projektové přípravy nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti spojené s realizací záměru. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby na základě způsobu realizace stavby. V případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy. Menší množství vody se spotřebuje rovněž v technickém zázemí na plochách staveniště, například na mytí rukou. Zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC. Denní spotřebu vody na staveniště je možno odhadnout na 30 l. Pitná voda bude na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den.

Ve fázi provozu

V období provozu posuzované stavby bude voda spotřebovávána v rámci běžného provozu pozemních objektů.

Hydrogeologické poměry

Přehled dotčených hydrogeologických rajónů a útvarů podzemních vod základní vrstvy podává následující tabulka.

Tab. 3 Přehled dotčených hydrogeologických rajónů a útvarů podzemních vod základní vrstvy

Název hydrogeologického rajónu	ID	Název útvaru podzemních vod	ID
--------------------------------	----	-----------------------------	----

Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy	6250	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy	62500
---	------	---	-------

Zdroj: HEIS, VÚV T. G. M., 2023

Záměr neleží na území žádného hydrogeologického rajónu podzemních vod svrchní vrstvy, a tedy ani žádného útvaru podzemních vod svrchní vrstvy. Nejbližším útvarem podzemních vod svrchní vrstvy je Kwartér Labe po Vltavu (ID: 11720), který leží severovýchodním směrem (nejkratší vzdálenost je 17,0 km).

Záměr neleží na území žádného hydrogeologického rajónu, a tedy ani žádného útvaru podzemních vod hlubinné vrstvy. Nejbližším útvarem podzemních vod hlubinné vrstvy je Bazální křídový kolektor na Jizeře (ID: 47100), který leží severovýchodním směrem (nejkratší vzdálenost je 25 km).

Záměr neleží na území žádné chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Nejbližší chráněnou oblastí přirozené akumulace vod je Severočeská křída, která leží severním směrem (nejkratší vzdálenost je 21 km).

Hydrologické poměry

Přehled útvarů povrchových vod kategorie řeka (pro 3. cyklus plánování), ve kterých je stavební záměr umístěn, podává následující tabulka.

Tab. 5 Přehled dotčených útvarů povrchových vod kategorie „řeka“

Název útvaru povrchových vod	ID	Charakter VÚ
Vltava od toku Berounka po ústí do Labe	DVL_0820	silně ovlivněný
Zákolanský potok od pramene po ústí do toku Vltava	DVL_0770	přirozený

Zdroj: HEIS, V. Ú: V. T. G. M., 2023

Stavba se nedotýká žádného útvaru povrchových vod kategorie „jezero“. Nejbližším útvarem povrchových vod kategorie „jezero“ je „Nádrž Slapy na toku Vltava“, ID: DVL_0095_J, jehož nejbližší část leží ve vzdálenosti 30 km jižním směrem.

Stavba leží v hydrologických povodích 3. a 4. řádu, uvedených v následující tabulce.

Tab. 6 Povodí 3. a 4. řádu

Povodí 3. řádu		Povodí 4. řádu	
Název	Číslo hydrologického pořadí	Název	Číslo hydrologického pořadí
Vltava od Rokytky po	1-12-02	Litovický potok	1-12-02-004

Povodí 3. řádu		Povodí 4. řádu	
Název	Číslo hydrologického pořadí	Název	Číslo hydrologického pořadí
ústí		Jenečský potok	1-12-02-003
		Únětický potok	1-12-02-010
		Dobrovízský potok	1-12-02-023
		Sulovický potok	1-12-02-024
		Zákolanský potok	1-12-02-022
		Lidický potok	1-12-02-027

Zdroj: HEIS, V. Ú: V. T. G. M., 2023

Přehled vodních toků, které byly vyhláškou č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností související se správou vodních toků, stanoveny významným vodním tokem, v zájmovém území, podává následující tabulka.

Tab. 7 Významné vodní toky

Název vodního toku	Č.
Vltava	127.
Zákolanský potok	320.

Zdroj: HEIS, V. Ú: V. T. G. M., 2023

Přehled vodních toků a linií, které stavba křížuje nebo se k nim přibližuje, uvádí následující tabulka.

Tab. 8 Přehled vodních toků a linií, které stavba křížuje nebo se k nim přibližuje

Vodní tok	IDVT (CEVT)	Správce vodního toku
bezejmenný tok	10255686	hlavní město Praha
Jenečský potok	10278723	Povodí Vltavy, s. p.
ostatní vodní linie	10267170	správce se neurčuje
ostatní vodní linie	10263138	správce se neurčuje
ostatní vodní linie	10243655	správce se neurčuje
Zákolanský potok (Dolanský p.)	10100167	Povodí Vltavy, s. p.

Zdroj: Vodohospodářský informační portál VODA, 2023

Ucelené provozní území se nachází v povodí kaprových vod dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod.

Tab. 9 Stanovené vody dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.

Název stanovené vody	Číslo stanovené vody	Typ vody
Levostranné přítoky pražské Vltavy	150	kaprová
Zákolanský potok	151	kaprová

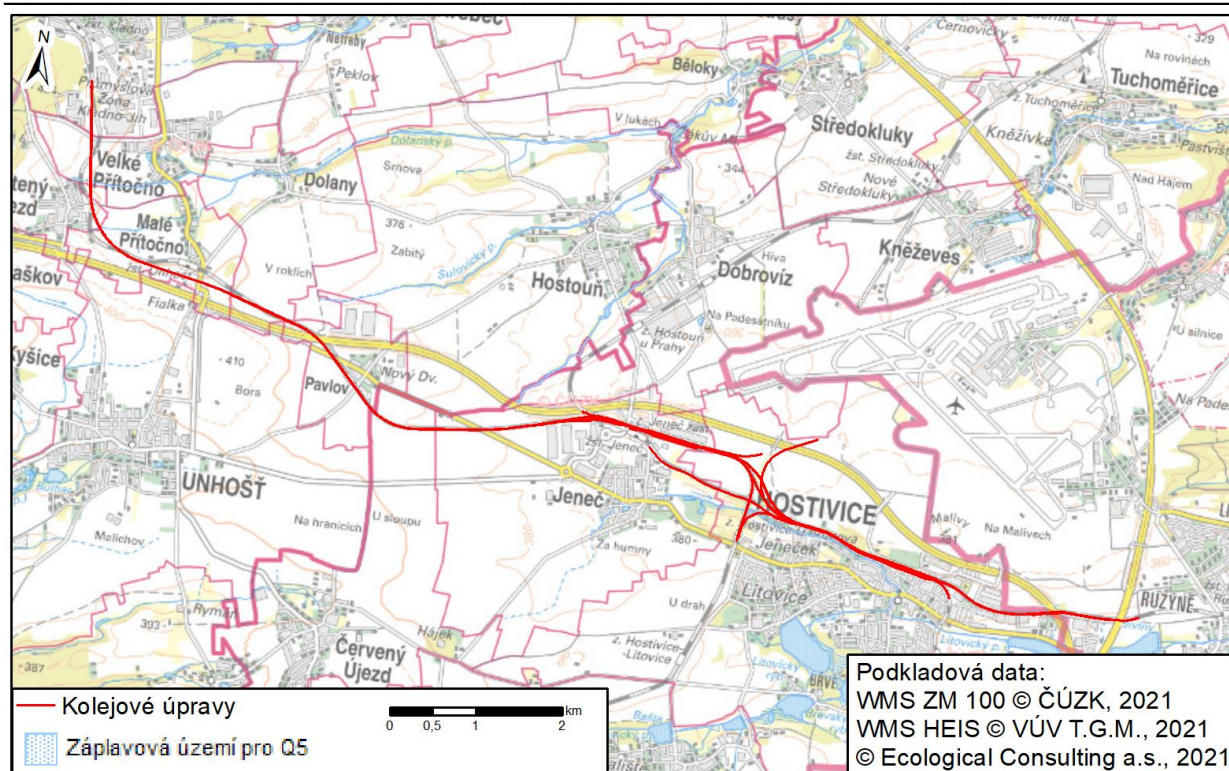
Zdroj: HEIS, V. Ú: V. T. G. M., 2023

Těleso rekonstruované trati prochází stanoveným záplavovým územím pro průtoky v Jenečském a Zákolanském potoce na úrovni Q 100, Q20 a Q5. Na tocích jsou stanoveny aktivní zóny. Přehled stanovených záplavových území je uveden v následující tabulce.

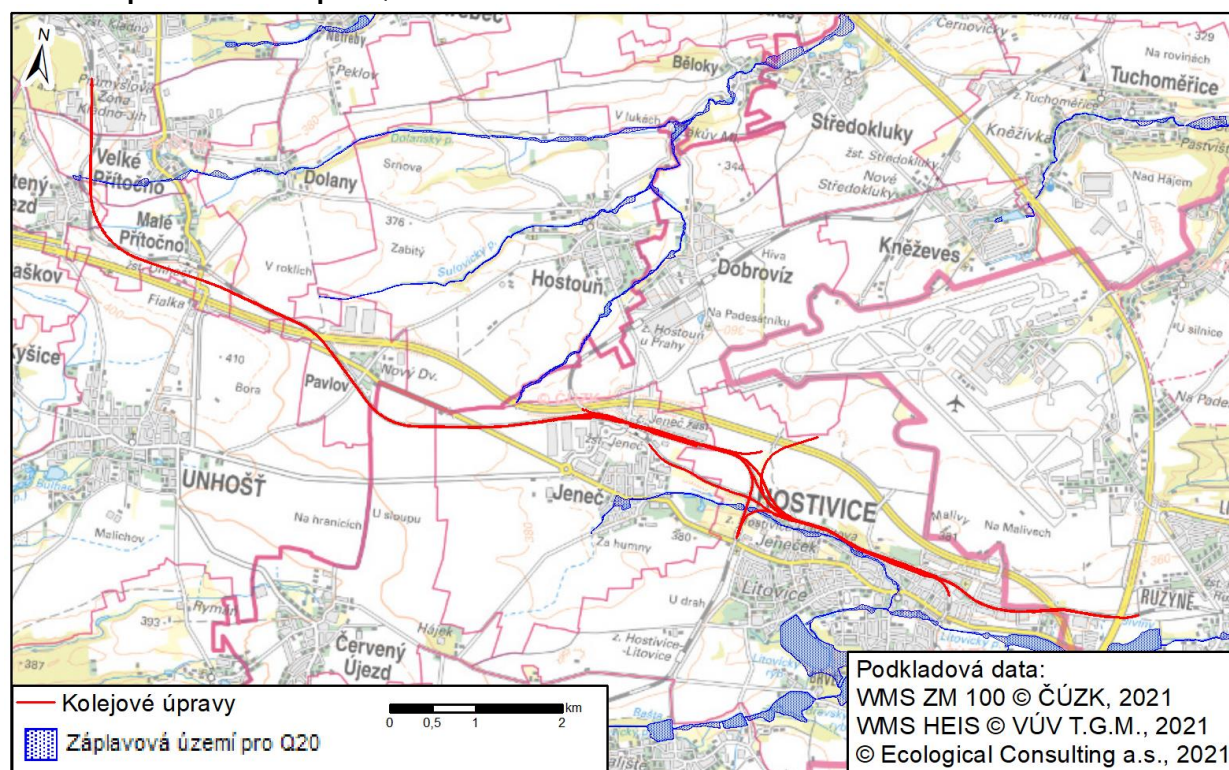
Tab. 10 Stanovená záplavová území

Vodní tok	Pro průtoky	Aktivní zóny	ID ZÚ	Stanovení ZÚ
Jenečský potok	Q5, Q20, Q100	Ano	100000955	Rozhodnutím MěÚ Černošice ze dne 24. 12. 2014 č. j. MUCE 68136/2014 OZP/V/Zel-OOP
Zákolanský potok	Q5, Q20, Q100	Ne	100000790	Rozhodnutím Magistrátu města Kladna ze dne 11. 2. 2013 č. j. OV/615/231/13

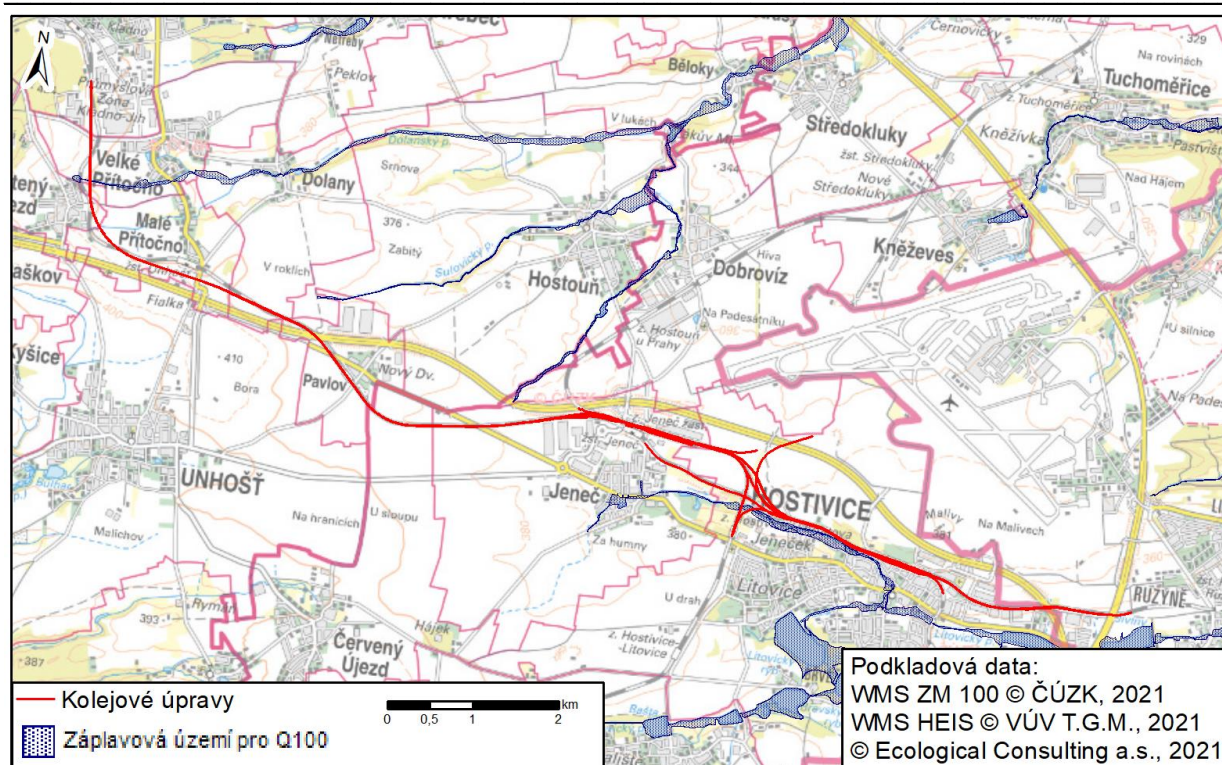
Zdroj: HEIS, V. Ú: V. T. G. M., 2023



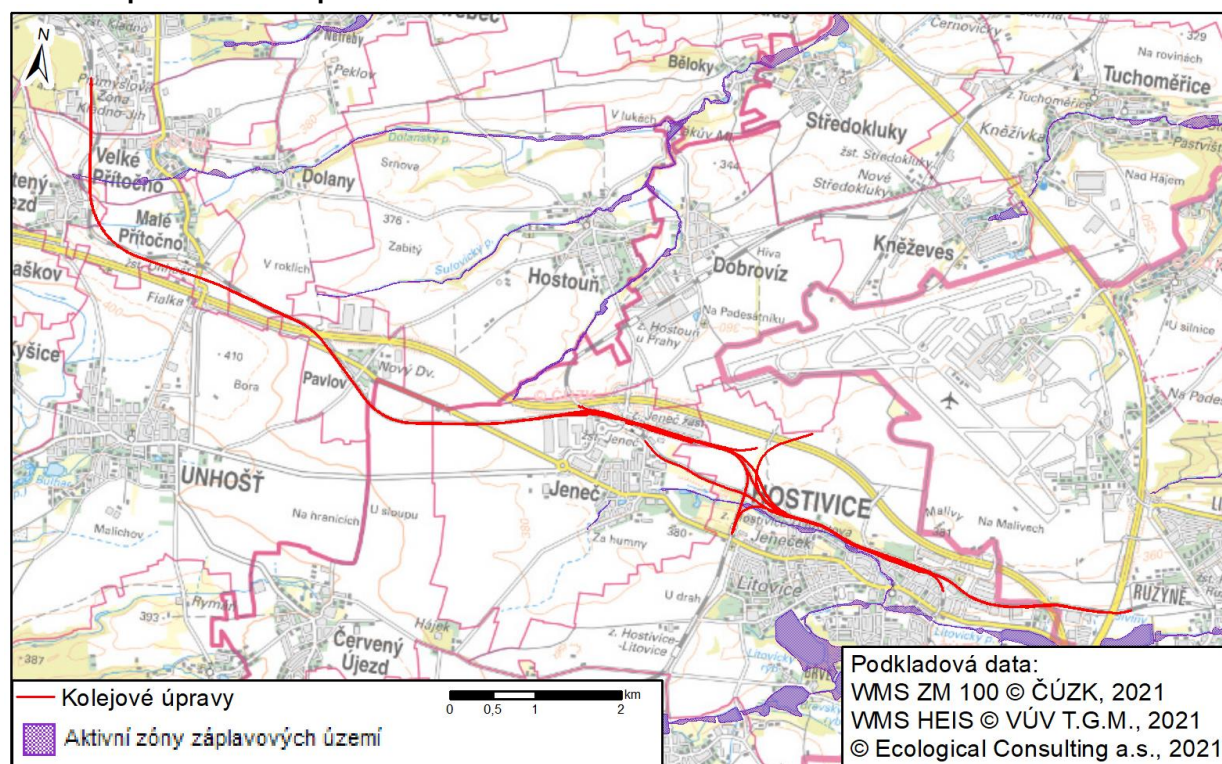
Obr. 3 Záplavová území pro Q5



Obr. 4 Záplavová území pro Q20



Obr. 5 Záplavová území pro Q100



Obr. 6 Aktivní zóny záplavového území

Citlivé oblasti

Dle ustanovení § 32 vodního zákona jsou citlivými oblastmi vodní útvary povrchových vod:

- a) v nichž dochází nebo v blízké budoucnosti může dojít v důsledku vysoké koncentrace živin k nežádoucímu stavu jakosti vod,
- b) které jsou využívány nebo se předpokládá jejich využití jako zdroje pitné vody, v níž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l, nebo
- c) u nichž je z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem nutný vyšší stupeň čištění odpadních vod.

Vláda v nařízení č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech (dále jen „nařízení vlády č. 401/2015 Sb.“), stanovila emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech v ukazatelích znečištění celkový dusík a sloučeniny dusíku a celkový fosfor. Cílem je v útvarech povrchových vod dosáhnout snížení obsahu živin ve vypouštěných odpadních vodách do vod povrchových (zejména z komunálních zdrojů) ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech v ukazatelích znečištění celkový dusík a sloučeniny dusíku a celkový fosfor

Citlivé oblasti vymezuje dle ustanovení § 32 odst. 2 vodního zákona vláda nařízením. Dle ustanovení § 15 odst. 1 nařízení vlády č. 401/2015 Sb., jsou všechny útvary povrchových vod na území ČR vymezeny jako citlivé oblasti. Citlivou oblastí jsou tedy i vodní útvary typu „řeka“ (pro 2. plánovací cyklus), ve kterých je záměr situován.

Zranitelné oblasti

Cílem vodní politiky ve zranitelných oblastech je dle Nitrátové směrnice snížení znečištění vodních útvarů způsobené nebo vyvolané dusičnany ze zemědělských zdrojů.

Dle ustanovení § 33 vodního zákona jsou zranitelnými oblastmi území, kde se vyskytují

- d) povrchové nebo 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
- e) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Zranitelné oblasti stanovilo pro jednotlivá katastrální území nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu. Všechna dotčená katastrální území byla stanovena zranitelnou oblastí.

Tab. 11 Přehled katastrálních území, která byla stanovena zranitelnou oblastí

Katastrální území
Ruzyně [729710]
Hostivice [645834]
Litovice [645842]
Jeneč u Prahy [658260]
Dobrovíz [627488]
Hostouň [645923]
Červený Újezd [621200]
Pavlov u Unhoště [718351]
Dolany u Kladna [628301]
Malé Přípotočno [690554]
Pletený Újezd [721751]
Velké Přípotočno [779377]
Kročehlavy [665126]

Zdroj: RUIAN, ČÚZK, 2023

Oblasti povrchových vod využívaných ke koupání

Stavba nezasahuje do oblastí povrchových vod využívaných ke koupání. Nejbližší takovou oblastí je koupaliště ve volné přírodě Džbán na Litovickém potoce, kód oblasti PK106051, která se nachází východním směrem (nejkratší vzdálenost je 2,9 km).

A. 4. Odpady

Podrobnosti o nakládání s odpady jsou popsány v části dokumentace stavby B. 6. 4 Odpadové hospodářství. Níže jsou shrnuty nejdůležitější informace o nakládání s odpady.

Odpady vznikající při výstavbě záměru

V souvislosti s realizací stavby je navrženo zřízení recyklačních základen na zařízení staveniště ve třech lokalitách, kde budou umístěny mobilní recyklační linky na recyklaci šterku z kolejového lože. Recyklační linky budou sloužit k přetřídění šterkového lože – vhodná frakce kameniva bude navracena zpět na původní místo a bude dále sloužit stejnému účelu. Nepoužitelná frakce bude zařazena dle katalogu odpadů a bude s ní nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění.

Provozovatelé mobilních recyklačních linek musí před zahájením provozu získat souhlas k provozování zařízení dle zákona o odpadech.

Odpad, který nebude možno již dále využít na stavbě, bude odvezen do zařízení na odstranění odpadů, případně na skládku příslušné skupiny dle vlastností odpadů.

Největší množství odpadu budou tvořit odpady ze železničního svršku a spodku, konkrétně výkopová zemina (odkop) a zemina a kamení - odpad katalogového čísla 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 a dále štěrk z kolejiště (17 05 08 – Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07).

Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorků zemin štěrkového lože bude možné část materiálu, reprezentovaného analyzovanými vzorky, používat na povrch terénu.

U části materiálu není použití na povrchu terénu vyloučeno a je doporučeno jeho individuální posouzení. Další část materiálu bude moci být uloženo na skládku inertního odpadu skupiny S-IO. Ostatní vzorky podle vyhodnocení limitních chemických ukazatelů vyhověly požadavkům na ukládání na skládku ostatního odpadu skupiny S-OO1, respektive mohou být použity pro těsnící vrstvu skládek skupin S-OO a S-NO.

Při provádění stavby je doporučeno přednostně odtěžit místa zřetelně znečištěná ropnými látkami a místa v okolí výhybek a dlouhého stání vlaků. S těmito odtěženými materiály (odpady) bude nakládáno odděleně od ostatních stavebních odpadů ze stavby. Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad spojený s běžnou údržbou a opravami zařízení a mechanizace. Dále se bude jednat o odpady uvedené v Katalogu odpadů (vyhláška č. 8/2021 Sb.) ve skupině 20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů), včetně složek z odděleného sběru, které budou vznikat především při každodenním provozu objektů v areálu.

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

A. 5. Půda

V souvislosti se stavbou dojde k dočasnému i trvalému odnětí pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) pro nezemědělské účely. Podrobnosti jsou uvedeny v části B. 6. 6 Zemědělská příloha. Dojde také k dočasnému a trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Podrobnosti jsou uvedeny v části B. 6. 7 Lesní příloha.

V období výstavby záměru může být půda nepříznivě ovlivněna hutněním a narušením struktury vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů, ruderalizací odkrytého půdního povrchu či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů a v neposlední řadě

i zvýšeným rizikem kontaminace v důsledku havárie. Stavební pozemky a jejich okolí jsou vystaveny ruderalizaci, kde po odstranění stávající vegetace je půdní povrch rychle kolonizován ruderálními druhy rostlin. Ruderalizaci jsou rovněž vystaveny deponie zemin. Tyto plochy se pak uplatňují jako zdrojové lokality, odkud se ruderální druhy šíří na okolní pozemky. Při provozu komunikace může být půda v jejím bezprostředním okolí kontaminována některými škodlivinami emitovanými ze spalovacích motorů. Všechny tyto vlivy se omezují na bezprostřední okolí těchto ploch (přibližně do vzdálenosti 5 m od zdroje). V důsledku výstavby záměru se nepředpokládá významné negativní ovlivnění půdy v zájmovém území.

B. Vliv stavby na přírodu a krajinu

B. 1. Ochrana dřevin

Při výstavbě budou muset být pro účely výstavby káceny dřeviny rostoucí mimo les. Pro účely projektové přípravy byl proveden dendrologický průzkum, jehož výsledky jsou uvedeny v části B. 6. 5. Dendrologický průzkum. Kácení bude prováděno pouze v nezbytně nutné míře, a proto bylo v rámci projektové přípravy určeno, které dřeviny bude nezbytné pokácet a které bude možno zachovat. Pro kácení dřevin bude nezbytné získat souhlas dle ustanovení § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „ZOPK“). Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku [§ 3 odst. 1 písm. b) ZOPK], náhradní výsadby [§ 9 odst. 1 ZOPK] nebo stromořadí, se podle § 8 odst. 3 ZOPK nevyžaduje pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí, pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m² nebo pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada nebo zastavěná plocha a nádvoří.

V případě žádosti o souhlas s kácením je nutné spolu s touto žádostí požádat o souhlas se zásahem do významného krajinného prvku.

Dřeviny, které bude možné zachovat, budou na stanovišti chráněny po dobu realizace projektu opatřeními, která zajistí dostatečnou ochranu zachovaných dřevin v souladu s platnými právními předpisy a standardy. Podrobnosti uvádí část B. 6. 5 Dendrologický průzkum. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

B. 2. Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby se nenacházejí žádné památné stromy, a proto lze negativní vliv stavby na památné stromy vyloučit.

B. 3. Ochrana rostlin

Modernizace železniční trati bude probíhat především v místech biotopů silně ovlivněných nebo vytvořených člověkem. Zábory přírodních či přírodě blízkých biotopů jsou jen okrajové – nejčastěji k nim dojde v silně ruderalizovaných porostech biotopu K3 „vysoké mezofilní a xerofilní křoviny“. Biotopově nejhodnotnější porosty biotopu T3.4 „šírokolisté suché trávníky“ podél trati v Hostivicích, nejsou dotčeny téměř vůbec, neboť železnice je zde rozšiřována na protější straně. Opuštěné úseky drážního tělesa v místech přeložek je vhodné rekultivovat do

podoby trvalých travních porostů. Řešení se nabízí zejména v případě přeložek u Pleteného Újezdu, kde se druhově pestré trávníky na opuštěném tělese železnice již nacházejí. Náhradní výsadby dřevin je žádoucí nenavrhovat na plochy biotopově hodnotného bezlesí, jako jsou xerothermní stráně či zatravněné polní meze.

Při přestavbě železnice mohou být poškozeny a ničeny části populace zvláště chráněného lomikamene trojprstého (*Saxifraga tridactylites*, SO, C3). Jeho původní biotop (obnažené a narušované plochy železničního svršku) nicméně bude při realizaci záměru zachován. Po ukončení stavební činnosti může dojít k postupné rekolonizaci tělesa z diaspor nebo jiných částí populace železniční sítě. Tento druh totiž v současnosti podél železnic značně expanduje. Podle genetické studie Reische (2007) jsou populace lomikamene trojprstého vázané na železniční trati odlišného genotypu, tudíž nejsou považovány za původní. Grulich (2012) ani Danihelka et al. (2012) nepovažují tyto populace za ohrožené. Přirozeně druh roste zejména na skalnatých stepích a písčinách. Záchranný transfer není s ohledem na reálné ohrožení dotčeného genotypu doporučen. Kromě toho je jen obtížně proveditelný, neboť druh je efeméra (jednoletka s velmi rychlým životním cyklem). Výstavbou mohou být dotčeny až statisíce jedinců.

Pouze ojediněle se v bezprostředním okolí trati vyskytují zástupci z Červeného seznamu ohrožených druhů (Grulich 2012). Jejich populace nebudou při realizaci záměru zásadně redukovány. Po dokončení stavebních úprav lze v mnoha případech očekávat obnovu dotčených společenstev do původního stavu.

Narušením půdního povrchu během stavební činnosti bude docházet k uchycení diaspor a následnému rozvoji nepůvodních druhů rostlin. V území se podél železnice šíří především turanka kanadská (*Conyza canadensis*), zlatobýl kanadský (*Solidago canadensis*), bělotrn kulatohlavý (*Echinops sphaerocephalus*) a trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*). Případná minimalizační opatření proti šíření těchto druhů již nejsou s ohledem na stávající stav efektivní a smysluplná. Riziko nadměrné ruderalizace přiléhajících přírodních či přírodě blízkých biotopů je hodnoceno s ohledem na stávající stav jako akceptovatelné.

B. 4. Ochrana živočichů

Bezobratlí

Záměrem jsou dotčena zejména biotopově nevyhraněná společenstva bezobratlých. Xerothermní trávníky v Hostivicích a u Pleteného Újezdu, které jsou z hlediska výskytu bezobratlých nejcennější, jsou dotčeny pouze okrajově. Zábory jsou navrženy vesměs v jejich okrajových a ruderalizovaných patricích. Na podporu výskytu ubývajících společenstev hmyzu

(zejména xerothermofilních druhů motýlů) je vhodné ponechat ladem nebo rekultivovat opuštěné úseky drážního tělesa do podoby trvalých travních porostů. Řešení se nabízí zejména v případě přeložek u Pleteného Újezdu, kde se druhově pestré trávníky na opuštěné železnici již nacházejí. Náhradní výsadby dřevin je v tomto kontextu žádoucí nenavrhovat na plochy biotopově hodnotného bezlesí, jako jsou xerothermní stráně či zatravněné polní meze. Z potvrzených zvláště chráněných bezobratlých jsou záměrem dotčení čmeláci rodu *Bombus* (O), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*, O), otakárek fenyklový (*Papilio machaon*, O) a otakárek ovocný (*Iphiclidides podalirius*, O, NT). Železniční těleso je pro tyto taxony primárně potravním biotopem. Přítomnost imobilních stádií, jako jsou vajíčka a larvy, nelze z plochy zásahu jednoznačně vyloučit. Dotčeny však mohou být pouze menší části jinak početných lokálních populací. Imaga mohou při vyrušení uniknout mimo dosah nebezpečí. U žádného ze zjištěných zvláště chráněných bezobratlých nedojde při realizaci záměru k zániku lokální populace. Po dokončení stavby a obnově vegetace lze předpokládat opětovnou kolonizaci železničního tělesa. Stanovení přesně početnosti dotčených jedinců je s ohledem na bionomii hmyzu prakticky nemožné.

Ryby a mihule

Ryby ani mihule nebudou stavbou nijak dotčeny, vzhledem k umístění stavby, která křížuje jen dva vodní toky, ve kterých se v místech křížení žádné ryby ani mihule nevyskytují.

Obojživelníci

Záměr nezasahuje do reprodukčních biotopů obojživelníků. Jelikož se v širším okolí železnice nachází několik mokřadů s prokázaným výskytem obojživelníků, mohou být potenciálně dotčeny migrační trasy. Krajinné struktury, podél kterých by bylo možno předpokládat silný migrační tlak, železnice nekřížuje. Lze proto očekávat, že dotčeny mohou být zejména nesměrované pohyby jednotlivých jedinců. Při střetu se stavbou může docházet k jejich neúmyslnému poranění či usmrcení, tuto eventualitu však nelze s ohledem na situaci přesně vymežit. Riziko lze redukovat ekologickým dozorem stavby, který může obojživelníky vnikající na staveniště transferovat na vhodnou lokalitu.

Plazi

Při úpravě železničního tělesa dojde k zásahu do biotopů ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO, VU, IV) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, SO, NT). Stavební činností mohou být oba druhy zejména rušeny. Ovlivněny jsou především lokality termoregulace a lovu kořisti (železniční svršek a spodek), ale i vhodné úkryty v okolí (porosty dřevin). Lze očekávat, že při poškození biotopů se ještěrky i slepýši stáhnou do okolních refugií, kterých se v dotčeném území nachází

dostatek. Kompenzační opatření v podobě plazníků proto nejsou potřebná. Po ukončení stavebních prací lze předpokládat, že oba druhy železniční těleso opět osídlí. Při stavební činnosti může potenciálně dojít k neúmyslnému zraňování či usmrcování jedinců. Riziko nadměrné mortality ještěrek není příliš vysoké. Vysoce mobilní ještěrky totiž mohou unikat z dosahu nebezpečí do okolních refugií. Vyšší riziko je ovšem u méně mobilního slepýše křehkého. Potenciální mortalita významně nepřevyšuje rizika vyplývající z údržby či provozu stávající železnice. Riziko lze minimalizovat ekologickým dozorem stavby, který může plazy vnikající na staveniště transferovat na vhodnou lokalitu. Celkově lze posoudit, že realizace záměru významně neovlivní místní populace plazů.

Ptáci

Ptáci jsou realizací záměru dotčeni úbytkem hnízdních příležitostí kácením porostů křovin a stromů. Ze zvláště chráněných druhů ptáků je kácením rozvolněných křovin potenciálně dotčen ťuhák obecný (*Lanius collurio*, O, NT, I). Porosty podél trati představují potenciální hnízdiště či loviště nanejvýše jednotek párů (< 3). Vliv je hodnocen s ohledem na širokou dostupnost vhodných hnízdních dřevin v okolí jako únosný. V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení možno provést mimo hnízdní období od 1. října do 15. března.

Při narušení rumištních porostů podél trati budou zasaženy hnízdní a úkrytové biotopy koroptve polní (*Perdix perdix*, O, NT). V případě zahájení terénních prací v jarním období, může dojít ke zmaření hnízdění (ztrátě inkubovaných vajíček) či usmrcení čerstvě vylíhlých mláďat. Dospělí ptáci při vyrušení mohou uletět mimo dosah nebezpečí. Dotčeny mohou být nanejvýše jednotky párů (< 5). Riziko lze minimalizovat termínovým omezením výstavby. Zemní práce (skrývky povrchů násypů) na širé trati by proto měly být provedeny od 1. září do 31. března, tzn. mimo kritické období hnízdění koroptve. Železnice bude po realizaci záměru tvořit identický biotop, tudíž lze očekávat její opětovné osídlení.

Během výstavby se v území bude pohybovat hlasitá mechanizace a vyšší počet pracovníků. Přítomnost lidí je pojímána jako vyšší rušivý faktor než dopravní infrastruktura. Vzhledem k časově omezenému působení a stávající situaci v krajině je vliv hodnocen jako málo významný. Rušení ptáků provozem železnice je rovněž posouzeno jako nevýznamné. Přestavbou železnice se situace v krajině významně nezmění. Modernizací železniční trati mohou být hlukové poměry z hlediska rušení ptáků příznivější.

Riziko pro ptáky představují kolize se skleněnými protihlukovými stěnami. Střety s reflexními a transparentními plochami mají v současné době významný podíl na globální mortalitě ptáků. Problém obvykle nastává, pokud skleněná plocha odráží okolní zeleň představující vhodný biotop ptáků (hnízdiště, úkryt). Skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy je proto

žádoucí opatřit z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (technických podmínek Ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic ČR TP 104: Protihlukové clony pozemních komunikací).

Savci

Při realizaci záměru dojde k lokálnímu záboru biotopů eurytopních druhů savců. Výstavbou může vlivem hluku docházet k rušení savců využívajících bezprostřední okolí železnice. Očekávat lze proto jejich stažení do okolních refugií, po ukončení stavebních prací však dojde k návratu do původního stavu. Rušení savců provozem železnice je posouzeno jako nevýznamné. Přestavbou železnice se situace v dotčené krajině významně nezmění. Modernizací trati mohou být hlukové poměry v území pro savce příznivější.

Migrační prostupnost savců krajinou není záměrem zásadně dotčena. V dotčeném území nejsou vymezeny významné migrační koridory. Železnice obecně představují pro migraci živočichů řádově menší problém než silniční infrastruktura. Provoz na železnicích má totiž zcela rozdílný charakter a časové prodlevy mezi vlaky mohou savcům poskytnout dostatečný prostor pro překonání železnice (Anděl et al. 2010).

B. 5. Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území jsou přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná, která byla vyhlášena za zvláště chráněná. Kategoriemi zvláště chráněných území dle ustanovení § 14 zákona o ochraně přírody a krajiny jsou národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky.

V zájmovém území se žádná zvláště chráněná území nenachází. Vzhledem k charakteru záměru a vzhledem ke vzdálenosti zvláště chráněných území nepředpokládáme negativní vliv na předměty ochrany zvláště chráněných území.

B. 6. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Realizací záměru se nezmění současná situace z hlediska ekologických funkcí a vazeb v krajině. Realizace záměru nepovede k další fragmentaci krajiny.

Územní systém ekologické stability

Zajištění ekologických funkcí a vazeb v krajině zajišťuje územní systém ekologické stability. Územní systém ekologické stability (dále též „ÚSES“) je definován dle ustanovení § 3 písmene

a) zákona o ochraně přírody a krajiny jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Hlavním smyslem ÚSES je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Cílem územních systémů ekologické stability je zejména vytvoření sítě relativně ekologicky stabilních území ovlivňujících příznivě okolní, ekologicky méně stabilní, krajinu, dále zachování či znovuoobnovení přirozeného genofondu taxonů v krajině a zachování či podpoření rozmanitosti původních biologických druhů a jejich společenstev (biodiverzity). Vytváření územního systému ekologické stability je podle § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. 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, a to nadregionální, regionální a místní (lokální).

Pro křížení skladebných částí ÚSES s železničními tratěmi platí, že pro značnou část bioty (obecně pro rostliny a pro faunu pohybující se vzduchem) těleso železnice významnější bariéru nepředstavuje. Živočišné druhy, pro které těleso železnice může představovat jisté omezení migrační prostupnosti, nebývají zpravidla striktně vázány na ekotopy příslušného biokoridoru (příslušné větve ÚSES) a mohou tak překonat těleso železniční trati i mimo prostor biokoridoru (tj. pohybovat se bez ohledu na stanovištní podmínky k nejbližšímu mimoúrovňovému křížení).

Stavba křížuje částečně funkční regionální biokoridor 1139 Kožová hora – Dolanský háj, který je v místě křížení veden podél koryta pramenné části Dolanského (Zákolanského) potoka. V místě křížení je navržena šířka regionálního biokoridoru 1139 Kožová hora – Dolanský háj 73 m, šíře tělesa železniční trati je 29 m. Přerušení biokoridoru tělesem železniční trati je tedy významně kratší, než kolik činí šířka tohoto biokoridoru.

Křížení modernizované železniční trati s RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj splňuje požadavky stanovené pro křížení liniových staveb, resp. železnice, s regionálním biokoridorem ÚSES (viz Bínová et al., 2017, str. 90). V místě křížení s RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj je umístěn SO 05-20-06 Most v km 26,251. Tento most splňuje požadavky na migrace kat. A, tedy velké savce. Světlost otvoru mostu je 13,500 m.

Stavba křížuje nefunkční regionální biokoridor RBK 1142 Břevská rákosina – Hostouň, který je navržen na orné půdě. V prostoru křížení s RBK 1142 byla prověřena možnost realizace nového propustku v km 20,200, jako migračního objektu pro živočichy kategorie C. Vzhledem k výškovým poměrům není realizace takového propustku možná, neboť by nemohlo být zaručeno, že by nebyl po většinu roku zaplaven. V dotčeném úseku jsou výškové poměry

takové, že železniční trať nebude představovat významnou překážku. V tomto místě je vedena železniční trať v původní stopě, takže nově se jen zvýší šířka tělesa železniční trati na 19 m. Přerušení kontinuity biokoridoru tedy nebude delší, než je jeho navržená šíře.

Do regionálního biokoridoru RBK 1142 Břevská rákosina – Hostouň je na plochách přiléhajících k železniční trati vpravo vloženo navržené lokální biocentrum LBC48 a na plochách přiléhajících vlevo navržen lokální biokoridor LBC37A. Kontinuita mezi lokálním biocentrem LBC48 a lokálním biokoridorem LBC37A bude tedy také přerušena železniční tratí.

Při realizaci stavby nedojde k významnému omezení ekologicko-stabilizační funkce ÚSES. Zásahy do biocenter a biokoridorů spočívají zejména v okrajovém odstranění dřevin. Migrační funkce biokoridorů není záměrem významně snížena. Při rekonstrukcích mostů či propustků nebude snižována jejich světlost v podélném profilu.

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (dále též „VKP“) definuje § 3 odst. 1, písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny jako „ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Význam krajinné prvky jsou stanoveny dvojnásobným postupem. Některé části krajiny – jsou to lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy, jsou určeny výčtem v § 3, odst. 1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny. Jiné části krajiny, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy či odkryvy nebo i cenné plochy porostů v sídelním útvaru, např. historické zahrady nebo parky, se mohou stát významným krajinným prvkem registrací orgánem ochrany přírody, postupem podle ustanovení § 6 zákona o ochraně přírody a krajiny. Významné krajinné prvky jsou chráněny před poškozováním a ničením. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří např. umísťování staveb nebo úpravy vodních toků.

Stavba zasahuje do významných krajinných prvků pouze velice omezeným způsobem. Stavba křížuje dva významné krajinné prvky kategorie vodní tok a zasahuje v omezeném rozsahu do VKP kategorie les v prostoru obce Pavlov, Červený Újezd a Hostivice.

Krajinný ráz

Stavba nepředstavuje závažný zásah do zákonných kritérií a znaků krajinného rázu podle § 12 ZOPK.

B. 7. Kulturní památky a archeologické nálezy

Nemovitě kulturní památky

Kulturní památky jsou podle zákona o památkové péči 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 vesnické památkové zóny nebo rezervace, krajinné památkové zóny či archeologické památkové rezervace. Jiné nemovitě kulturní památky, než výše zmíněná, se v blízkém okolí stavebního záměru nenacházejí.

Archeologická a paleontologická naleziště

Stavba nezasahuje do žádné významné archeologické lokality. Značná část stavby se nachází na pozemcích, kde lze pozitivně vyloučit archeologické nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, neboť se jedná o území, kde byly povrchové vrstvy odtěženy, a území bylo převrstveno. Jedná se o tedy území v kategorii UAN IV. Doporučuje se však tento závěr nechat ověřit Archeologickým ústavem.

Navazující území jsou územím s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a to v kategoriích UAN III.

Kategorie ÚAN III je definována jako „území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů“.

Navazující středověká a novověká jádra obcí jsou územím v kategorii ÚAN II. Kategorie ÚAN II je definována jako „území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51–100 %“.

Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou na základě ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, stavebníci povinni již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Nález paleontologických nálezů (jak jej definuje ustanovení § 3, odst. 1, písm. j) zákona o ochraně přírody a krajiny) není při stavbě, vzhledem k jejímu rozsahu a vzhledem k tomu, že se jedná o území, které již bylo překopáno a převrstveno, předpokládán. V případě

nepředvídaného paleontologického nálezu bude stavebník postupovat ve shodě s ustanovením § 11 zákona o ochraně přírody a krajiny a s ustanovením § 176 stavebního zákona.

C. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Zvláštním typem jsou území, která byla na základě vědeckých předpokladů vybrána jako lokality pro soustavu chráněných území NATURA 2000 podle legislativy Evropského společenství, konkrétně podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES, o ochraně volně žijících ptáků, a směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. V rámci ČR je soustava chráněných území NATURA 2000 tvořena evropsky významnými lokalitami (dále jen „EVL“) a ptačími oblastmi (dále jen „PO“).

Záměrem nebudou přímo ani nepřímo dotčena žádná chráněná území soustavy Natura 2000.

D. Návrh zohlednění podmínek ze stanoviska EIA

Stavba „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ je etapou záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno“, ke kterému bylo dne 16. 1. 2013 pod č. j. 101466/ENV/12 vydáno stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko EIA“), s dobou platností 5 let, tj. do 16. 1. 2018. Vzhledem k tomu, že stanovisko EIA bylo vydáno méně než 5 let přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 326/2017 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životním prostředí, byla platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, na základě Čl. II Přejímaná ustanovení, bodu 6., prodloužena na 7 let, tedy do 16. 1. 2020. Dne 7. 1. 2020, tedy v době platnosti stanoviska, bylo požádáno o jeho prodloužení (pod č. j. 126/2020-SŽDC-SSZ-ÚT1). Žádost o prodloužení platnosti závazného stanoviska nebyla dosud Ministerstvem životního prostředí vyřízena. Dle ustanovení § 9a odst. 4) zákona č. 100/2001 Sb. platnost stanoviska neuplyne, dokud není žádost vyřízena.

Dne 21. 6. 2016 vydalo MŽP pod č. j. 17048/ENV/16 pro záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno“ závazné stanovisko k ověření souladu.

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno“ je pro stavební řízení rozdělen do dvou etap, které jsou vzájemně koordinovány. Jedná se o tyto stavby:

- Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)
- Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

Níže uvedený přehled zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí se týká etapy „Modernizace trati Praha – Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“.

Podmínky pro navazující řízení:

I. Opatření pro fázi přípravy záměru

• 1.

Kompletní projektovou přípravu a následnou realizaci a provoz záměru zajistit tak, aby v žádném případě nedošlo k porušení právních předpisů a mezinárodních smluv právního řádu České republiky, zejména aktuálních předpisů k ochraně před účinky hluku a vibrací (nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, atd.) s tím, že nebude využito korekcí pro starou hlukovou zátěž.

Zohlednění podmínky:

Jedná se o upozornění na požadavky obecně závazných právních předpisů. Dokumentace je zpracována v souladu s požadavky obecně závazných právních předpisů a v žádném případě tedy nemůže dojít k porušení právního řádu České republiky.

Splnění zákonných požadavků ověřují dotčené orgány státní správy, které vydávají ke stavbě svá podmiňující rozhodnutí, závazná stanoviska nebo vyjádření (dle obecně závazných právních předpisů na jednotlivých úsecích veřejné správy). Z hlediska hluku byla pro stavbu vypracována akustická studie, která je plně v souladu s aktuálním zněním (platným a účinným příslušných právních předpisů).

• 2.

Pro dokumentaci k následným povolením zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu; vzhledem k významnému zvýšení intenzit vlakových souprav a dalším kumulativním vlivům navrhnout taková technická protihluková opatření (primárně navýšením protihlukových stěn do max. možné výše), která zajistí splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB, včetně možnosti využití protihlukového opatření v podobě uzavřené či polouzavřené skořepiny (obdoba tunelového zakrytí trati), a to zejména v bezprostřední blízkosti obytných lokalit. U návrhu protihlukových opatření doložit jejich účinnost. v prostorech poblíž chráněné zástavby použít navíc další moderní technologie pro minimalizaci emise hluku a vibrací (např. kolejové absorbéry hluku, nízké protihlukové stěny apod.); akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů a měření ve zvolených výpočtových oblastech, zkonzultovaných s příslušnou hygienickou stanicí a zástupci dotčených samosprávních celků tak, aby byla vytipována problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy z modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím protihlukových barier, respektive s využitím individuálních protihlukových opatření.

Zohlednění podmínky:

Pro dokumentaci byla zpracována podrobná akustická studie pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu. Akustická studie je založena na nově provedených měřeních a nových výpočtech, které reflektují nové výchozí podmínky (změny v území, změny návrhové intenzity dopravy atd.).

Nízké protihlukové stěny nebyly navrženy, protože se prokázalo, že jejich použití na více kolejných tratích není dostatečně účinné (viz též Metodický pokyn pro navrhování, výstavbu a údržbu nízkých protihlukových clon“ SŽDC, č. j.: S 41 608/2015-SŽDC-O13).

Podmínka snížení legislativního limitu o 5 dB byla ověřena v předchozím stupni projektové přípravy, a to v rámci Aktualizace č. 1 akustického posouzení k dokumentaci pro územní rozhodnutí. Ukázalo se, že celková délka stěn v řešeném úseku Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) by se v případě limitu sníženého o 5 dB prodloužila o 1 275 m a plocha stěn se zvýšila o 3 805 m². Vzrostla by i výška stěn, a to až na 4,5 m. V rámci dokumentace pro stavební povolení proto nebyla zpracována akustická studie, která by navrhovala splnění legislativního limitu sníženého o 5 dB, neboť podmínka snížení legislativního limitu o 5 dB výrazným způsobem překračuje podmínky platné právní úpravy, tj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a navržená protihluková opatření by měla významné negativní dopady na krajinný ráz a na prostředí ploch bydlení. Zároveň by došlo k významnému zvýšení investičních nákladů, což by ohrozilo proveditelnost stavby.

Tento přístup již MŽP akceptovalo u jiné etapy záměru - stavby „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)“, kdy MŽP v rámci závazného stanoviska k ověření změn záměru, vydaného MŽP dne 22. 8. 2019 pod č. j. MZP/2019/710/7489, ve vztahu k uvedené podmínce mimo jiné konstatováno, cituji:

„Změna technického řešení záměru, spočívající v nedodržení uvedené podmínky, nezpůsobí zvýšení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu a nezpůsobí ani zvýšení hlukové zátěže nad úroveň limitních hodnot. S ohledem na výše uvedené MŽP konstatuje, že vyprojektování předmětného záměru ve změně podobě oproti požadavkům stanoviska EIA, resp. závazného stanoviska k ověření souladu, není změnou, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví“.

• 3.

V rámci další projektové přípravy respektovat zpracovaný návrh protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů.

Zohlednění podmínky:

Návrh protihlukové ochrany byl zpracován nově, vzhledem ke změnám výchozích podmínek a výsledkům nově zpracované akustické studie.

• 4.

V rámci další projektové přípravy záměru při respektování předpokladu urbanistického rozvoje obcí ponechat v obci Pavlov prostorovou rezervu na protihlukovou stěnu po levé straně ve směru staničení souběžně s protihlukovou stěnou na pravé straně z důvodů vymezené rozsáhlé plochy pro bydlení městského typu v územním plánu obce ...[další část podmínky se

netýká předmětné stavby, nýbrž jiné etapy záměru, a to stavby „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně): „dále ponechat prostorovou rezervu na protihlukovou stěnu v Kladně-Ostrovci mezi žst. Kladno-město a zastávkou Kladno-Ostrovec po pravé straně ve směru staničení z důvodů územním plánem vymezené části plochy pro bydlení“.]

Zohlednění podmínky:

V obci Pavlov je po levé straně ve směru staničení, souběžně s protihlukovou stěnou na pravé straně, ponechán dostatečný prostor k event. umístění protihlukové stěny mimo pozemky Správy železnic, státní organizace. Nyní je věcí obce a budoucího investora, jaký způsob protihlukové ochrany při realizaci rozvojových plánů obce zvolí. V rámci umístění rozvojových záměrů může být zvoleno např. takové řešení, že do míst přiléhajících k železniční trati budou umisťovány objekty nemající chráněný venkovní prostor stavby.

• 5.

Jako součást navržených protihlukových opatření respektovat v rámci provozu požadavek, aby v blízkosti objektů nemocnice v Kladně byla snížena rychlost průjezdu vlaků na 40 km/h; toto doporučení uplatňovat na úseku trati před železniční stanicí Kladno-město (ve směru staničení) o délce cca 250 m v obou směrech.“

Komentář:

Tato podmínka se netýká předmětné stavby, nýbrž sousedního úseku, který byl řešen v rámci stavby Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec.

• 6.

V rámci další projektové přípravy záměru v dohodě s příslušnou hygienickou stanicí prověřit osamoceně stojící objekty, ve kterých po modernizaci lze očekávat překračování hygienického limitu v denní nebo noční době:

Prověření provést i u obytných objektů, které se nachází v blízkém okolí zmíněných objektů; rozsah prověření fasádních prvků a případné výměny oken upřesnit v dalších stupních projektové dokumentace, popřípadě po modernizaci na základě výsledků ověřovacích měření hluku.

Zohlednění podmínky:

Akustická studie byla zpracována pro celou trasu, byly tedy zohledněny i osamoceně stojící objekty.

• 7.

Projektově zpracovat řešení navržených protihlukových opatření (architektonické řešení, použití vhodného materiálu, ochrana před narážením ptáků) s tím, že bude preferováno použití materiálů, které by se hodily k typické místní architektuře: navrhnout výsadbu vhodných původních druhů dřevin a popínavých bylin v okolí železnice, zejména s ohledem na zakrytí či rozčlenění protihlukových stěn či jiných výrazných prvků konstrukce železnice, použití maskovacích nátěrů konstrukcí nebo (zejména uvnitř zástavby) vhodného materiálu odpovídajícího zdejší architektuře tak, aby byla snížena cizorodost nové stavby, v kontaktu záměru s památkovým ochranným pásmem v Hostivicích musí být protihluková opatření navržena spolu s návrhem izolační zeleně tak, aby opticky nerušila původní historicky cenné prostředí, a musí být zohledněny případné další podmínky tohoto ochranného pásma.

Zohlednění podmínky:

Protihluková opatření jsou zpracována podle architektonického návrhu jednotně pro celou trať Praha–Kladno. Protihlukové stěny budou z vnějších stran ozeleněny na základě zpracovaného architektonického návrhu. Ozelenění nebude prováděno popínavými rostlinami, neboť jejich použití u elektrifikovaných tratí není přípustné z bezpečnostních důvodů (nebezpečí elektrického výboje). Ozelenění bude provedeno jen tam, kde to není vyloučeno ze závažných důvodů. Na více místech nebude předsadba keřů možná, neboť lokalitou prochází inženýrské sítě, v jejichž ochranných pásmech není vysazování hlubokořenicích rostlin přípustné. V jiných místech není možné vysadit nové dřeviny bez likvidace stávající zeleně, a proto se zde s novými výsadbami nepočítá. V dalších případech nebudou nové výsadby realizovány, neboť by omezily únikové cesty z únikových východů protihlukových stěn.

Předsadba keřů nebude např. provedena v lokalitě Za Mlýnem, kde na části lokality výsadbě brání ochranná pásma inženýrských sítí a na části lokality zůstane zachována stávající zeleň. Dále nebude předsadba keřů provedena u PHS od km cca 15,9, neboť mezi zdí a hranicemi pozemků rodinného bydlení není dostatečný prostor pro tyto výsadby.

• 8.

Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnost 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.

Zohlednění podmínky:

Jedná se o konstatování zákonných povinností, stanovených zejména ustanovením § 28 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tuto podmínku bude plnit zhotovitel stavby.

• 9.

V rámci další 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.

Zohlednění podmínky:

Akustická studie pro etapu výstavby byla zpracována zcela nově, pro nové zásady organizace výstavby, ve kterých byly přístupové trasy, umístění zařízení staveniště a umístění recyklačních stanic zpracovány dle aktuální situace v území a na základě projednání s dotčenými orgány státní správy, samosprávami a dalšími dotčenými subjekty.

• 10.

Jako součást podrobné projektové dokumentace vypracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění zvolené trasy v území všude tam, kde dle projektových podkladů opouští modernizovaná trať stávající drážní těleso; v rámci studie je nutné řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.

Zohlednění podmínky:

Zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou je předmětem části dokumentace pro stavební povolení D02.01.08. V rámci dokumentace byla vyřešena otázka zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou. Konkrétní řešení byla projednána s vlastníky a uživateli dotčených pozemků a obecními/městskými samosprávami.

• 11.

Pro minimalizaci vlivů na prostupnost krajiny v lokalitě Hostivice - Palouky (u ul. Palouky, kolem km 12,75) prověřit možnost překonání trati v místě nynějšího nelegálního přechodu - buď zřízením přechodu, nebo využitím mostu silnice R6 nad železniční tratí pomocí schodů (z jedné strany existují) a chodníku na mostě; zvážit možnost provedení propustku v km 15,348 v průchozím profilu;...[další část podmínky se netýká předmětné stavby, nýbrž jiné etapy

záměru, a to stavby „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně): „prověřit možnost provedení přechodu v km cca 27,0“; prověřit možnost vyvedení podchodu v km 14,668 v žst. Hostivice i na severní stranu k ulici K Višňovce; prověřit možnost vyvedení podchodu v km 18,129 v žst. Jeneč i na severní stranu; v km 27,729;...[další část podmínky se netýká předmětné stavby, nýbrž jiné etapy záměru, a to stavby „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně): „prověřit možnost realizace výstupu na jih do ulice Za Nádražím“; pokud bude v detailní projektové dokumentaci potvrzena proveditelnost těchto opatření, realizovat je.

Zohlednění podmínky:

Možnost překonání trati v místě nynějšího nelegálního přechodu v lokalitě Palouky v Hostivici v km cca 12,75 byla prověřena. V blízkosti lokality Palouky železniční trať podchází dálnici D6. Konstrukce dálničního mostu a bezpečnostní důvody neumožňují rozšíření dálničního mostu o chodník. Kromě toho bude podél ulice Palouky umístěna protihluková stěna v délce 156 m. Po umístění protihlukové stěny nezbude v lokalitě Palouky dostatek volného prostoru, aby zde mohl být umístěn mimoúrovňový přechod. K objektům na druhé straně železnice, tedy do průmyslové a skladové zóny Palouky, ke hřbitovu a do Višňovky je již nyní možné pohodlně a bezpečně dojít pěšky po chodnících ulicemi Průmyslová a K Dálnici a lze tedy konstatovat, že důvod požadavku odpadl.

Byla zvážena možnost provedení propustku v km 15,348 v průchozím profilu, avšak tato možnost se ukázala jako nevhodná. Mimoúrovňový přechod trati pro pěší je umožněn propustkem v km 15,810.

Možnost vyvedení podchodu v žst. Hostivice i na severní stranu k ulici K Višňovce byla prověřena a podchod v žst. Hostivice v km 14,662 je navržen jako průchozí na severní stranu k ulici K Višňovce.

• 12.

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; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasu projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.

Zohlednění podmínky:

Komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, byly předloženy příslušným orgánům ochrany veřejného zdraví k posouzení v rámci akustické studie. Zbylou část podmínky směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby před jejím zahájením.

• 13.

Stavby mostních objektů a propustků na vodních tocích projektovat v souladu s ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka byla respektována. Na všech objektech je dodržena nutná šířka i výška obrysu nutného kolejového lože vč. rezerv dle ČSN 73 6201, ve znění Změny Z1 (účinné od 1. 2. 2012) a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“, ve znění Změny Z1 (účinné od 1. 7. 2017).

• 14.

Dokumentace pro územní řízení bude mj. obsahovat stručnou technickou zprávu s navrženým řešením mostů, propustků přes vodní toky a odvodněním stavby a přehlednou situaci se zakreslenými místy vyústění srážkových vod do vodních toků.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka byla splněna v předchozím stupni projektové přípravy. Jedná se o upozornění na povinnost stanovenou obecně závaznými právními předpisy.

• 15.

V rámci další projektové přípravy záměru provést pasportizaci zdrojů podzemní vody (studní, vrtů apod.) pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to především z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody.

Zohlednění podmínky:

V rámci projektové přípravy byly provedeny zkušební vrty do hloubky 6–8 m. V žádném provedeném vrtu, ani v žádném archivním vrtu, nebyla v této hloubce hladina podzemní vody zastižena. V průzkumných vrtech byly většinou dokumentovány vrstvy jílu se střední plasticitou v nadloží křídových slínovců různého stupně zvětrání.

Koeficienty vsaku pro hlavní geotypy byly na základě vsakovacích zkoušek a rešerše dat z dostupných průzkumů určeny jako $5 \cdot 10^{-8}$ pro jíly střední plasticity a $5 \cdot 10^{-7}$ pro slínovce

různého stádia zvětrávání. Z výsledků průzkumu vyplývá, že realizace modernizace železniční trati nemůže významně ovlivnit hladinu podzemní vody ani jiné hydrologické charakteristiky zdrojů podzemní vody, jako jsou studně nebo vrtý. Vzhledem k hydrogeologickým poměrům tedy důvody pro tuto podmínku odpadly.

• 16.

V rámci další projektové přípravy záměru pro navrženou modernizovanou trať vypracovat detailnější geologický a hydrogeologický průzkum, jehož cílem bude kromě jiného také návrh takových případných opatření, které by eliminovaly dopady stavby ve vztahu k proudění podzemních vod.

Zohlednění podmínky:

Jak vyplývá z provedených a archivních vrtů, geologické poměry v dotčeném území jsou takové, že stavba nemůže významně ovlivnit proudění podzemních vod (viz vypořádání podmínky č. 15). V dotčeném území jsou podmínky pro zasakování nevhodné z důvodů slabé propustnosti zemin a hornin a zasakování zde nemůže být účinné.

Vzhledem k tomu, že v žádném vrtu hloubky 6–8 nebyla zastižena hladina podzemní vody, nemůže být v zářezech ani odřezech trati hladina podzemní vody ovlivňována, neboť zde ke kontaktu s hladinou podzemní vody nedojde.

• 17.

V rámci další projektové přípravy vypracovat návrh monitoringu kvality a kvantity podzemních vod před výstavbou, během výstavby a po ukončení výstavby na základě pravidelných odběrů z okolních vrtů a studní; rozsah analýz, četnost odběrů a výběr monitorovacích míst konzultovat s příslušnými vodoprávními úřady.

Zohlednění podmínky:

Jak vyplývá z provedených a archivních vrtů, geologické poměry v dotčeném území jsou takové, že stavba nemůže významně ovlivnit ani hladinu, ani proudění podzemních vod (viz vypořádání podmínky č. 15). V dotčeném území jsou podmínky pro zasakování nevhodné z důvodů velmi nízké propustnosti zemin a hornin. Vzhledem k hydrogeologickým charakteristikám podloží není migrace event. kontaminantů v horninovém prostředí možná a důvod pro tuto podmínku tedy odpadl.

• 18.

V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť včetně návrhu zařízení na očištění vozidel.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka bude splněna vybraným zhotovitelem stavby.

• 19.

Recyklační základnu vybudovat na zpevněné ploše; vlastní prostor recyklační linky a prostor pro uložení prosevu z recyklace bude na zpevněné ploše vyspádované do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka bude splněna vybraným zhotovitelem stavby.

• 20.

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 ČD.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka bude splněna vybraným zhotovitelem stavby.

• 21.

V rámci dokumentace k územnímu řízení provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení z hlediska vlivů na stabilitu lesa po odtěžení porostního pláště v okrajových částech lesa v prostorech obou větrolemů u Pavlova.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka byla splněna v předchozím stupni projektové přípravy.

• 22.

V dalších stupních projektové dokumentace předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa. V rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka se týká především sousedního úseku, který byl řešen v rámci stavby Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec. V předmětném úseku je téměř celý trvalý zábor PUPFL realizován ve větrolamu v Pavlově, který nemá povahu lesa, neboť se jedná o liniovou výsadbu dřevin. Zábor větrolamu Pavlov bude kompenzován formou vegetačních výsadeb (viz SO Vegetační výsadby).

• 23.

V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa (dále jen „PUPFL“) po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro dotčené přírodní lesní oblasti:

- *dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru,*
- *s ohledem na svahové podmínky použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa,*
- *jamková sadba s nepravidelným sponem.*

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka se týká především sousedního úseku, který byl řešen v rámci stavby Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec. V předmětném úseku je trvalý zábor PUPFL kompenzován formou vegetačních výsadeb (viz SO Vegetační výsadby).

• 24.

V rámci další projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem PUPFL.

Zohlednění podmínky:

Nejedná se o podmínku, nýbrž o upozornění na zákonnou povinnost. Tzv. ochranné pásmo PUPFL spočívá v povinnosti vyžádat si, dle ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon), souhlas příslušného orgánu státní správy lesů k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. V rámci části dokumentace B.6.7 Lesní příloha byl vypracován přehled dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa jako podklad pro závazné stanovisko orgánu státní správy lesů dle ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (lesní zákon).

• 25.

V dalším stupni projektové dokumentace provést důsledné sadovnicko-dendrologické vyhodnocení potenciálně ohrožených druhů dřevin s tím, že budou důsledně ověřeny možnosti zachování nejhodnotnějších jedinců stromů v okolí železničních stanic na základě

přesného zaměření stromů v kontextu upřesněných prostorových nároků objektů stavby, dosahu ochranného pásma troleje a objektů vyvolaných investic.

Zohlednění podmínky:

Podmínka byla splněna. Dendrologický průzkum lokalizoval nejhodnotnější jedince stromů v okolí železničních stanic na základě na základě přesného zaměření stromů v kontextu upřesněných prostorových nároků objektů stavby, dosahu ochranného pásma troleje a objektů vyvolaných investic. Po projednání s obcemi zůstanou nejhodnotnější jedinci stromů v okolí železničních stanic zachováni. Jedná se především o jasan v žst. Hostivice, kde došlo při snaze o jeho zachování ke změně umístění podchodu a dále v žst. Jeneč.

• 26.

V dalším stupni projektové dokumentace prověřit všechny možnosti zachování starších stromů v žst. Hostivice a stromů v žst. Kladno-hlavní nádraží, zejména pak hodnotné lípy srdčité u výpravní budovy.

Zohlednění podmínky:

Podmínka prověření zachování starších stromů v žst. Hostivice byla splněna. Dendrologický průzkum lokalizoval nejhodnotnější jedince stromů v okolí železničních stanic na základě na základě přesného zaměření stromů v kontextu upřesněných prostorových nároků objektů stavby, dosahu ochranného pásma troleje a objektů vyvolaných investic. Po projednání s obcemi zůstanou nejhodnotnější jedinci stromů v okolí železničních stanic zachováni. Jedná se především o jasan v žst. Hostivice, kde došlo při snaze o jeho zachování ke změně umístění podchodu.

Podmínka prověření možnosti zachování starších stromů v žst. Kladno-hlavní nádraží, zejména pak hodnotné lípy srdčité u výpravní budovy, se netýká řešeného úseku, nýbrž sousedního úseku Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně).

• 27.

Zachovat plochy zářezů, porosty sadů a některých xerofytních enkláv u Pleteného Újezdu, kompaktní skupiny dřevin severně od Malého Přítočna; u nových naspů v lesním porostu v Kladně dořešit usměrnění pohybu větších savců přes trať.

Zohlednění podmínky:

Plochy zářezů, porosty sadů a některých xerofytních enkláv u Pleteného Újezdu a kompaktní skupiny dřevin severně od Malého Přítočna zůstanou zachovány.

Podmínka u nových náspů v lesním porostu dořešit usměrnění pohybu větších savců přes trať se netýká řešeného úseku, nýbrž sousedního úseku Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně).

• 28.

Zajistit pomologický průzkum v dotčených prostorech zahrad se starými ovocnými stromy u Pleteného Újezdu a u Pavlova s cílem zmapovat případný výskyt starších odrůd ovocných dřevin, původnějších pro středočeský region s cílem zajistit materiál pro uchování genofondu takových odrůd.

Zohlednění podmínky:

Zahrady se starými ovocnými stromy u Pleteného Újezdu a u Pavlova nebudou záměrem dotčeny a důvod podmínky tak odpadl.

• 29.

V dalším stupni projektové dokumentace zaměřit a zajistit ochranu každého stromu, který může být zachován, ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů).

Zohlednění podmínky:

Podmínku zaměření a zajištění ochrany každého stromu, který může být zachován, ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích bude plnit vybraný zhotovitel stavby.

• 30.

Veškerá zařízení staveniště a manipulační plochy navrhnout a realizovat mimo lokalizaci mimolesních porostů dřevin a hodnotnějších stromů, v případě nemožnosti tohoto řešení navrhnout a zajistit fyzickou ochranu stromů v těchto prostorech (včetně ochrany aktivní kořenové zóny, kmenů stromů a korun stromů) před poškozením. Konkrétní způsoby ochrany takových dřevin promítnout do plánu organizace výstavby.

Zohlednění podmínky:

Zařízení staveniště a manipulační plochy byly přednostně navrženy a realizovány mimo zapojené porosty a jednotlivé stromy rostoucí mimo les. V případech, kdy to není možné, budou ty stromy, které nebude nutné vykácet, chráněny proti poškození (včetně ochrany

aktivní kořenové zóny, kmenů stromů a korun stromů). Konkrétní způsoby ochrany bude realizovat zhotovitel stavby na základě plánu organizace výsadby a SO Kácení.

• 31.

V dalším stupni projektové dokumentace upřednostnit takové řešení, které nebude zasahovat do větrolamů v Pavlově i za cenu dílčích zásahů do prostoru zastávky Pavlov; v případě jednoznačného prokázání nutnosti zásahu do těchto prvků realizovat náhradní zalesnění doplněním těchto prvků minimálně v ekvivalentu zasažené plochy, v tomto kontextu počítat s výkupem pozemků pro uplatnění náhradního zalesnění.

Zohlednění podmínky:

V rámci projektové přípravy bylo jednoznačně prokázáno, že tzv. větrolam v Pavlově nemůže být zachován, a to především z důvodů bezpečnosti provozu na železniční trati, a nedojde tedy k náhradnímu zalesnění. Kompenzován bude prostřednictvím výsadeb dřevin na nelesních pozemcích.

• 2.

Zajistit komplexní projekt sadových úprav, který zajistí skutečnou kompenzaci za kácené dřeviny a který bude pamatovat na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa.

Zohlednění podmínky:

Komplexní projekt sadových úprav, který zajistí skutečnou kompenzaci za kácené dřeviny a který pamatuje na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa byl vypracován a je součástí projektové dokumentace. Na nových částí nespového tělesa vzniknou xerofytní trávníky. Výsadba větších dřevin na náspech není možná z důvodu bezpečnosti konstrukce násepového tělesa.

• 33.

V rámci řešení opuštěných úseků trati zachovat zářezy u Pleteného Újezdu jako lokality fytocenologicky a floristicky hodnotné, jako ohniska možného šíření hodnotnějších druhů do okolí; v rámci prováděcí projektové dokumentace stavby zopakovat podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu.

Zohlednění podmínky:

V rámci řešení opuštěných úseků trati zůstanou zachovány zářezy u Pleteného Újezdu jako lokality fytocenologicky a floristicky hodnotné a jako ohniska možného šíření hodnotnějších

druhů do okolí. Zářezy budou využity pro cyklostezku a zůstane tak zachována možnost managementu svahů zářezů, kde zůstanou zachovány podmínky pro rozvoj xerofytní vegetace.

Podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu byl zopakován a je zahrnut do části B.6.3 Biologický průzkum.

• 34.

Odběrová místa v rámci stavby budou především zahrnovat charakteristická místa železniční trati (oblast výhybek, prostor výpravních budov, odstavné koleje, vybraná místa s dřevěnými pražci) pro možnost posouzení způsobu využití nebo zneškodnění štěrkového lože a zeminy.

Zohlednění podmínky:

Byl proveden průzkum na kontaminace kolejového podloží. Odběrová místa v rámci stavby především zahrnula charakteristická místa železniční trati (oblast výhybek, odstavné koleje, úseky výhyben) pro možnost posouzení způsobu využití nebo zneškodnění štěrkového lože a zeminy. Výstupy z průzkumu kontaminace jsou vyhodnoceny a způsob nakládání s odtěženými vrstvami kolejového podloží je navržen v části B.6.4 Odpadové hospodářství.

• 35.

Veškeré rozborů štěrkového lože, výkopové zeminy a prosevu provádět akreditovanou laboratoří; ke každému odběru zpracovat protokol o odběru; kromě rozboru samého bude protokol obsahovat: přesné určení místa odběru, označení koleje, ze které byl vzorek odebrán, popis způsobu odběru a datum odběru.

Zohlednění podmínky:

Veškeré provedené rozborů na kontaminaci provedla akreditovaná laboratoř. Ke každému odběru byl zpracován protokol o odběru a kromě výsledků rozboru obsahuje protokol přesné určení místa odběru, označení koleje, ze které byl vzorek odebrán, popis způsobu odběru a datum odběru.

• 36.

V posledním reprodukčním období před zahájením výstavby v kritických lokalitách ověřit aktuální situaci z hlediska hnízdění ťuhýka obecného, koroptve polní a aktuální situaci z hlediska výskytu plazů (ještěrky obecné, slepýše); v případě potvrzení výskytu obou druhů ještěrky v prostorech trati řešit záchranné transfery.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude splněna v požadovaném termínu.

• 37.

Snížit manipulační pásy a plochy v kontaktu s xerofytními stanovišti z důvodu ochrany teplomilných druhů hmyzu a plazů (okolí Pleteného Újezdu).

Zohlednění podmínky:

Manipulační pásy a plochy, které jsou v kontaktu s xerofytními stanovišti, byly z důvodu ochrany teplomilných druhů hmyzu a plazů (zejména v okolí Pleteného Újezdu) minimalizovány.

• 38.

Přemostění pravostranného přítoku – meliorační svodnice v km 25,370 navrhnout v analogických parametrech, jako přemostění pramenného úseku Zákolanského potoka v km 25,938 z důvodu zvýšení migrační prostupnosti (a z hlediska výhodnějšího průchodu přívalových odtoků).

Zohlednění podmínky:

Pravostranný přítok bude překonán SO 05-20-05 Most v km 25,683 který má obdobné migrační parametry jako SO 05-20-06 Most v km 26,251, který překonává Dolanský (Zákolanský) potok.

• 39.

Z důvodu ochrany zvěře řešit v rámci výstavby oplocení některých úseků trati zejména v prostoru Jeneč-Pletený Újezd, případně v rámci sadových úprav (i v tomto úseku) volit jako určitou bariéru pro vstup zvěře na trať kompaktní výsadby keřů na drážních pozemcích kolem trati v rámci sadových úprav nového tělesa trati.

Zohlednění podmínky:

Oplocení úseků trati nebude realizováno, neboť novější vědecké údaje prokázaly, že tento způsob ochrany před střety volně žijících živočichů s železničním vozidlem je nevhodný. Výsadby nebo udržování zapojených porostů dřevin na tělese železniční trati nebo v jeho blízkosti navíc vytvářejí tzv. „ekologickou past“, kdy se tyto porosty stanou refugiem volně žijících živočichů v jinak nehostinné příměstské krajině s vysokým podílem orné půdy a malým podílem přírodních stanovišť, aby tito živočichové byli vystaveni velkému riziku střetů se železničními vozidly. Výsadby na pozemcích podél tělesa železniční trati nejsou možné,

z důvodů ochranných pásem inženýrských sítí a nedostatečné šíře pozemků ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace. Výsadby na náspech železniční trati rovněž nejsou možné z důvodů ohrožení stability konstrukce tělesa náspu.

• 40.

Podél paty náspu u Pleteného Újezdu realizovat výsadbu stromů z důvodu postupného potlačení negativního dopadu.

Zohlednění podmínky:

Výsadby nebo udržování stromových výsadeb podél paty náspu u Pleteného Újezdu nebude realizováno, neboť novější vědecké údaje prokázaly, že vytváření atraktivních stanovišť pro volně žijící živočichy je krajně nevhodné, neboť by se tak mohly vytvářet tzv. „ekologické pasti“, kdy by se tyto porosty mohly stát refugiem volně žijících živočichů v jinak nehostinné příměstské krajině s vysokým podílem orné půdy a malým podílem přírodních stanovišť, aby tyto živočichové byli vystaveni velkému riziku střetů se železničními vozidly. Výsadby dřevin na pozemcích podél paty náspu u Pleteného Újezdu nejsou možné rovněž z důvodu nedostatečné šíře pozemků ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.

• 41.

Nejdéle ve fázi stavebního řízení předložit komplexní projekt sadových úprav tělesa trati, který z hlediska počtu sazených dřevin zajistí skutečně účinnou plošnou a funkční kompenzaci za kácené dřeviny a bude vycházet zejména z následujících zásad:

- preference skupinových výsadeb stromů a keřů na svazích násypů a kolem trati, nikoliv alejových prvků, s přihlédnutím k potřebě ochranného pásma elektrické trakce,
- preference skupinových výsadeb v prostorech stanic a zastávek,
- druhová skladba bude vycházet ze stanovištních podmínek a bude určena domácími druhy dřevin s tím, že budou přednostně použity dřeviny vhodné pro vysychavá stanoviště,
- budou použiti zapěstovaní jedinci a bude zajištěna optimální údržba minimálně po dobu 3 – 5ti let po výsadbě,
- začlenění všech ponechávaných dřevin do sadových úprav.

Zohlednění podmínky:

Projekt sadových úprav a vegetačních výsadeb je součástí projektové dokumentace. Na svahy násypů nejsou výsadby větších dřevin možné, z důvodů bezpečnosti provozu, neboť by mohla

být narušena stabilita konstrukčních vrstev náspů. Při výsadbách byly preferovány domácí druhy dřevin, zejména dřeviny vhodné pro vysychavá stanoviště.

• 42.

Zajistit plnohodnotné sadové úpravy okolí trati na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že je nutno pamatovat i na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části násepového tělesa a přitom zajistit ochranu trakce trolejového vedení.

Zohlednění podmínky:

Podmínka byla splněna v rámci projektu sadových úprav, který je součástí projektové dokumentace. Na nové části násepového tělesa budou vytvářeny podmínky pro rozvoj xerofytní travinné vegetace.

• 43.

Součástí projektu komplexních sadových úprav bude problematika převedení regionálního biokoridoru (dále také „RBK“) RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj a regionálního biokoridoru RBK 1142 Břevská rákosina – Hostouň (dle ZÚR Středočeského kraje) na základě principu „minimálních prostorových parametrů“ - min. šířka RBK 20–50 m dle typu a principu prostorových bariér - přípustné přerušení 1002–200 m dle typu (Realizace skladebných částí ÚSES, AOPK, 2009); zajistit, aby biokoridor nebyl přerušen na délku větší, než je jeho šířka.

Zohlednění podmínky:

Křížení modernizované železniční trati s RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj a splňuje požadavky stanovené pro křížení liniových staveb, resp. železnice, s regionálním biokoridorem ÚSES (viz Bínová et al., 2017, str. 90). Křížení s RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj je v místě umístění SO 05-20-06 Most v km 26,251. Tento most splňuje požadavky na migrace kat. A, tedy velké savce. Světlost otvoru mostu je 13,500 m.

• 44.

V prostoru křížení s RBK 1139 v km 25,938 řešit kapacitní přemostění včetně migrační funkce minimálně v navrhovaných parametrech projektu.

Zohlednění podmínky:

Křížení s RBK 1139 Kožová hora – Dolanský háj je v místě, kde je umístěn SO 05-20-06 Most v km 26,251. Tento most splňuje požadavky na migrace kat. A, tedy velké savce. Světlost otvoru mostu je 13,500 m.

• 45.

V prostoru křížení s RBK 1142 prověřit možnost realizace nového propustku v km 20,200 jako migračního objektu pro živočichy kategorie C (dle TP 180 Migrační objekty pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Ministerstvo dopravy 2006).

Zohlednění podmínky:

V prostoru křížení je RBK 1142 Břevská rákosina – Hostouň nefunkční – navržený na orné půdě. V prostoru křížení s RBK 1142 byla prověřena možnost realizace nového propustku v km 20,200, jako migračního objektu pro živočichy kategorie C. Vzhledem k výškovým poměrům není realizace takového propustku možná, neboť by nemohlo být zaručeno, že by nebyl po většinu roku zaplaven. V dotčeném úseku jsou výškové poměry takové, že železniční trať nebude představovat významnou překážku a, vzhledem k malé výšce náspu, nebude přerušení kontinuity biokoridoru delší, než je jeho navržená šíře.

• 46.

Pro překonání toků řešit kapacitní přemostění v navrhovaných parametrech mostu přes Zákolanský potok, včetně ponechání části prostoru nad břehovou hranou jako lavice v podmostí.

Zohlednění podmínky:

Stavba překonává jen malý počet vodních toků, neboť je trať vedena v blízkosti rozvodnic. Most v ev. km 22,928 překonává Jenečský potok. Most je dostatečně kapacitní a migračně průchodný. Most v km 25,683 je navržen jako dostatečně kapacitní s oboustrannými bermami a jako migrační objekt má obdobné parametry, jako most v km 26,251, který překračuje Dolanský (Zákolanský) most.

• 47.

V rámci řešení opouštěných úseků trati odstranit jen železniční svršek a stávající úseky nechat jako enklávy xerofytních společenstev v intenzivně využívané krajině, s případným využitím jako turistické stezky či cyklostezky.

Zohlednění podmínky:

Z opouštěných úseků bude odstraněn kolejový rošt a kolejové lože a tyto úseky budou předány Středočeskému kraji k využití jako cyklostezky.

• 48.

Přednostně využít historické nádražní budovy, které nově upravit; nově komponovaná nástupiště a jejich zastřešení navrhovat ohleduplně k charakteru a fasádním úpravám historických budov; při výskytu drobné solitérní architektury místního významu, jako jsou například boží muka, kříž, kaplička, zvonička, socha, pomník, milník v místě prací, zajistit, aby nebyla poškozena a dle technických možností ani přemístěna.

Zohlednění podmínky:

Historické nádražní budovy jsou v maximální možné míře využity. Úpravy výpravní budovy v žst. Hostivice řeší SO 02-40-02, úpravy výpravní budovy v žst. Jeneč SO 04-40-03, úpravy výpravní budovy v žst. Unhošť SO 05-40-02, úpravy výpravní budovy v žst. Středokluky SO 54-40-01. Zastřešení nástupišť je navrženo ohleduplně k charakteru a fasádním úpravám historických budov.

• 49.

Při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno 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).

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude respektována.

• 50.

Plán organizace výstavby bude respektovat pro transport stavebních materiálů, které nebude možné přepravit po železnici, přístupy k železniční trati mimo souvislou obytnou zástavbu.

Zohlednění podmínky:

Většinu materiálu nebude možné přepravovat po železnici. Zejména se to týká přepravy zemin výkopových a násypových těles vč. odvozu na skládku. Jako skládka zemních materiálů (odpad nepoužitelný ve stavbě) je určena lokalita ČLUZ u Nového Strašecí, lom Pecínov. Materiál bude přepravován po dálnici D6 s odbočením na II/236 s napojením do „zadní“ části lomu Pecínov. Hlavními trasami pro napojení na dálnici D6 bude v úseku do Hostivice ze staveništní komunikace na Drnovskou a Karlovarskou (severním i jižním směrem) a v Hostivicích ze staveništní komunikace přes ulice K Višňovce a Nádražní. V úseku mezi Hostivicemi a Jenčí trasa ze staveništní komunikace na severní část ulice Lidická a Průmyslová (skrze kruhový

objezd II/201 těchto ulic). V úseku do Kladna ze staveništní komunikace po I/61 jižně od Malého Přítočna (prodloužení ulice Kladenská). Všechny přepravní trasy jsou tedy vedeny mimo souvislou obytnou zástavbu.

• 51.

V rámci plánu organizace výstavby: bude uveden kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby, bude jednoznačně stanoveno, aby obyvatelé nejbližších domů byli v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby, budou stanovena povolená množství zásob sypkých hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů, budou vjezdy na staveniště respektive stavební dvory řešeny tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům, budou navrženy přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu, Plán organizace výstavby bude projednán s dotčenými obcemi.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

II. Opatření pro fázi výstavby záměru

Tyto podmínky se vesměs netýkají předmětného navazujícího řízení, nýbrž až fáze výstavby záměru. Povinnost jejich splnění bude mít v takovém případě zhotovitel stavby.

...

• 52.

Před zahájením výstavby seznámit obyvatele z nejbližší situovaných objektů s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby, ustanovit kontaktní osobu, na kterou se mohou postížení občané obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 53.

Případné prořezání větví stromů v lesním porostu Milíř, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané trati podle ČSN 34 1530 ED.2 Drážní zařízení - Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček, realizovat

v období vegetačního klidu na základě aktuálně vyhodnoceného stavu dřevin, pouze prostřednictvím odborně způsobilé firmy, včetně odborného ošetření řezných ran.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka se netýká předmětné stavby, nýbrž sousedního úseku, který byl řešen v rámci stavby Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec.

• 54.

Pro práce na elektrifikaci trati při průchodu lesním porostem Milíř využít pouze drážních pozemků s tím, že umístění stožárů na uchycení troleje nebude realizováno v průmětu korun nejbližších silnějších stromů.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka se netýká předmětné stavby, nýbrž sousedního úseku, který byl řešen v rámci stavby Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec.

• 55.

Stavební činnost provádět pouze v době od 7.00 do 21.00 hodin v pracovní dny, v sobotu a v neděli pouze od 8.00 do 18.00 hodin; hlučné práce provádět v pracovní dny maximálně v době od 8 do 20 hodin; v době od 7.00 do 8.00 hodin a mezi 20.00 až 21.00 hodinou již provádět pouze méně hlučné a přípravné práce.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 56.

Stavební stroje a zařízení na stavbě zvolit v souladu se zpracovanou akustickou studií; při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů; maximální hodnoty hlučnosti použitých typových skupin stavebních mechanismů a akustické vlastnosti konkrétních mechanismů, které je možno použít, jsou uvedeny v akustické studii.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 57.

Místa nakládky materiálu na přepravní vozidla zpevnit tak, aby nedocházelo k víření prachových částic.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 58.

Nátěrové a izolační nátěrové hmoty skladovat mimo obvod stavby; dodavatel stavby je povinen zajistit pro tyto hmoty zastřešené, zabezpečené skladovací místo; na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba takových hmot.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 59.

Prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot ukládat do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstranit ze staveniště.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 60.

Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit zemní jímky pro zachyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; před každou likvidací odpadní vody z bezodtoké jímky u recyklační linky provést kontrolní analýzu a dle výsledku rozhodnout o způsobu likvidace odpadní vody.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 61.

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

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 62.

Přípravu území, spojenou se skrývkami či terénními úpravami řešit mimo reprodukční období živočichů, nejdříve ke konci vegetačního období či v období vegetačního klidu (konec září – konec března běžného kalendářního roku), tuto zásadu promítnout do plánu organizace výstavby.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 63.

Realizovat obnovu štěrkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání štěrku mimo prostor trati do biokoridoru.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

• 64.

Po ukončení stavebních prací ověřit aktuální stav území po výstavbě pochůzkou zhotovitele stavby za účasti investora s příslušným orgánem ochrany přírody z důvodu ověření aktuálního stavu po výstavbě, jako podklad pro konkretizaci požadavků na rekultivaci a renaturalizaci území dotčeného zemními a stavebními pracemi po výstavbě a odstranění (kompenzaci) ekologických škod, vzniklých nad rámec dohodnutého rozsahu podmínek před zahájením stavby.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude ji plnit zhotovitel stavby.

III. Opatření pro fázi provozu záměru

• 65.

Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření hlukové zátěže u nejbližších objektů obytné zástavby; volbu měřících míst konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků; vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit odpovídajícími výsledky kontrolního měření u vybraných výpočtových bodů, v případě překročení limitů provést v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků nápravná opatření.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude respektována.

• 66.

Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření vibrací; výběr lokalit pro ověřující měření konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků, v případě překročení limitů provést v dohodě s orgánem ochrany veřejného zdraví a se zástupci dotčených samosprávných celků nápravná opatření.

Zohlednění podmínky:

Tato podmínka směřuje do budoucnosti a bude respektována.

E. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Existující ochranná pásma

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.

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

Pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechna zařízení, která jsou jejich součástí, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 1,5 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

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 budou konzultovány s vlastníky a provozovateli sítí a staveb.

Lesní pozemky

Les ani lesní pozemky nemají stanovená žádná ochranná pásma. Dle ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, dotýká-li se řízení podle zvláštních předpisů (např. dle stavebního zákona) zájmů chráněných zákonem o lesích, rozhodne stavební úřad nebo jiný orgán státní správy jen se souhlasem příslušného orgánu státní správy lesů, který může svůj souhlas vázat na splnění podmínek. Tohoto souhlasu je třeba i k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Souhlas vydávaný jako podklad pro rozhodnutí o umístění stavby nebo územní souhlas a dále pro rozhodnutí o povolení stavby, zařízení nebo terénních úprav anebo jejich ohlášení je závazným stanoviskem podle správního řádu a není samostatným rozhodnutím ve správním řízení.

Stavba zasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) a zasahuje do pásma 50 m od kraje lesa. Rozsah kácení lesních dřevin, potřebné náhrady a omezení hospodaření v lese jsou předmětem části B. 6. 7 Lesní příloha.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

Ochranná pásma ložiskových území nebo dobývacích prostorů

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma ložiskového území nebo dobývacího prostoru.

V dotčeném území nejsou žádné dobývací prostory těžené, netěžené ani zrušené, nebyl zde vydán předchozí souhlas k podání návrhu na stanovení dobývacího prostoru, nebyla zde vyhlášena žádná chráněná ložisková území, žádná chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry, žádná výhradní ložiska, ani žádná ložiska nevyhrazených nerostů. Nejsou zde žádné nebilancové zdroje vyhrazených nebo nevyhrazených nerostů ani žádný schválený, registrovaný nebo ostatní prognózní zdroj.

Ochranná pásma zvláště chráněných území a památných stromů

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma zvláště chráněného území nebo památného stromu.

Navrhovaná zmírňující opatření

V oblasti obecné ekologie

- 1) Během stavebních prací je nutné předcházet havarijním stavům.
- 2) Stavební práce se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu a v nočních hodinách.
- 3) Budou dodržována bezpečnostní opatření pro manipulaci s látkami závadnými vodám.
- 4) V rámci zařízení staveniště nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
- 5) 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.
- 6) Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
- 7) Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
- 8) Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
- 9) Budou respektována navržená doporučení ke zmírnění hlukové zátěže, uvedená v hlukové studii.

V oblasti ochrany ovzduší a zdraví obyvatel

- 10) Minimálně 1 x týdně (v průběhu měsíců březen – listopad) bude zabezpečeno očištění komunikací s živičným povrchem pomocí metacího čistícího vozu, v případě jejich silného znečištění i častěji.
- 11) Při skladování prašných materiálů umísťovat venkovní skládek na závětrnou stranu/ochrannou zeď/zabezpečení proti vzniku prašnosti skrápěním/zakrýváním,

naskladněný materiál v kójích (betonových boxech) nesmí převyšovat výšku ohrazení.

- 12) Při přepravě sypkých materiálů provádět pravidelnou očistu a skrápění komunikací a manipulačních ploch (skrápění v letních měsících) tak, aby při průjezdu obslužných vozidel byla omezena prašnost. Zakrytování materiálu při přepravě jemných frakcí typu 0-2, 0-4 na nákladním prostoru expedujících dopravních prostředků.
- 13) Při provozu recyklační linky je vhodné používat zařízení a mechanismy splňující nejlepší emisní úrovně (min. emisní úroveň EURO 4 a vyšší).
- 14) Při provozu recyklační linky bude skrápěcí zařízení vždy v provozu (pokud bude výrobní zařízení využíváno v daném čase k výrobní činnosti), s výjimkou zimního období, tj. v období, kdy vnější teplota klesne pod 3 °C, nebo za deště.
- 15) Při provozu recyklační linky, v případě, že dojde k poruše skrápěcího zařízení, bude výrobní zařízení neprodleně odstaveno z provozu.
- 16) Při provozu recyklační linky bude materiál zpracováván výhradně za mokra, tj. vlhký po celou dobu zpracování kameniva nebo stavebního odpadu od dovozu ke zpracování až do odvozu výrobku nebo jeho zpracování v místě.
- 17) - Při provozu recyklační linky, v případě třídíčů bude vždy, i v případě třídění bez drcení, nutno materiál skrápět před jeho tříděním v dostatečném předstihu.
- 18) - Při provozu recyklační linky bude provozovatel zajišťovat pravidelnou údržbu, servis a revize všech zařízení dle doporučení výrobce.

V oblasti nakládání s odpady

- 19) K dispozici bude dostatek sanačních materiálů pro řešení případné havárie (např. úniku pohonných hmot z mechanizace).
- 20) Každá nádoba s nebezpečným odpadem nebo místo soustředění nebezpečných odpadů bude řádně označeno a vybaveno identifikačním listem nebezpečného odpadu.
- 21) Důsledně bude dbáno zákazu pálení odpadů.

V oblasti ochrany rostlin a živočichů

- 22) Po dobu výstavby bude ustanoven odborný ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby, která bude řešit průzkumy, dohled a transfer zvláště chráněných druhů živočichů. Ustanovení odborného ekologického dozoru bude předem projednáno a odsouhlaseno KrÚ OŽPZ, a to nejpozději ke dni předání staveniště

prováděcí firmě. Odborný ekologický dozor vypracuje zprávu o provedených zásazích a zašle ji KrÚ OŽPZ nejpozději ke dni závěrečné prohlídky stavby.

- 23) 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 jejich usmrcení či zraňování. Cílem biomonitoringu bude kontrola výskytu živočichů v prostoru stavby, dodržování ochranných opatření a vyhodnocování vlivů stavební činnosti na populace rostlin a živočichů. Ekologický dozor bude přítomen při přípravě staveniště (kácení dřevin, skrývka půdy) a při stavební činnosti v blízkosti přírodních prvků (xerothermní stráně, vodní toky), kde je zvýšený předpoklad výskytu zvláště chráněných živočichů.
- 24) V rámci preventivní ochrany ptáků je kácení možno provést mimo hnízdní období od 1. října do 15. března.
- 25) Zemní práce (skrývky povrchů násypů) na širé trati budou s ohledem na ochranu polních živočichů provedeny od 1. září do 31. března.
- 26) 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).
- 27) Opuštěné úseky drážního tělesa v místech přeložek je vhodné ponechat ladem nebo rekultivovat do podoby trvalých travních porostů. Řešení se nabízí zejména v případě přeložek u Pleteného Újezdu, kde se druhově pestré trávníky na opuštěné železnici již nacházejí. Náhradní výsadby dřevin je žádoucí nenavrhovat na plochy biotopově hodnotného bezlesí, jako jsou xerothermní stráně či zatravněné polní meze.
- 28) 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.

Závěr

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby, na základě výše uvedených skutečností a při dodržení výše zmíněných zmírňujících opatření, nelze očekávat významný vliv stavebního záměru na životní prostředí.

Podkladové materiály

Literatura

Pitter, P. (2015): *Hydrochemie*. 5. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze. 792 s. ISBN 978-80-7080-928-0.

TOLASZ, R. et al. (2007): *Atlas podnebí Česka*. Praha: Český hydrometeorologický ústav. 255 s. ISBN 978-80-86690-26-1.

TP 104. *Protihlukové clony podzemních komunikací* (2016). Praha: Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic ČR. 145 s.

QUITT, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. Brno: Geografický ústav ČSAV. 73 s. *Studia Geographica*; 16.

Právní předpisy (v platném znění)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik (Povodňová směrnice)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, ustavující rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Rámcová směrnice vodní politiky)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006, o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (REACH)

Zákon č. 541/2020Sb., o odpadech

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)

Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon)

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů

Zákon č. 166/1999 Sb., o veterinární péči a o změně souvisejících zákonů (veterinární zákon)

Vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků

Vyhláška č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků

Vyhláška č. 98/2011 Sb., o způsobu hodnocení stavu útvarů povrchových vod, způsobu hodnocení ekologického potenciálu silně ovlivněných a umělých útvarů povrchových vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu povrchových vod

Vyhláška č. 49/2011 Sb., o vymezení útvarů povrchových vod

Vyhláška č. 24/2011 Sb., o plánech povodí a plánech pro zvládání povodňových rizik

Vyhláška č. 5/2011 Sb., o vymezení hydrogeologických rajonů a útvarů podzemních vod, způsobu hodnocení stavu podzemních vod a náležitostech programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod

Nářízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu

Nářízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod

Normy

ČSN 34 1530 ed.2 Drážní zařízení – Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček. Praha: Český normalizační institut, 2010. 32 s.

ČSN 65 0201 Hořlavé kapaliny – Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci. Ve znění změny Z1. Praha: Český normalizační institut, 2006. 12 s.

ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. Ve znění změny Z1. Praha: Český normalizační institut, 2012. 76 s.

ČSN 75 2130 Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením. Ve znění změny Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2017. 20 s.

ČSN 75 3415 Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování. Ve znění opravy N1 a N2 a změny Z1. Praha: Český normalizační institut, 2011. 24 s.

ČSN 75 3418 Ochrana povrchových a podzemních vod před znečištěním při dopravě ropných látek silničními vozidly. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 12 s.

ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Praha: Český normalizační institut, 2006. 8 s.