



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“  
je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv      SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK      ±0,000 = xxx,xx m n. m.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společníci Společnosti „SP + SPEU\_Mstětice - Vysočany\_P“



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. JAN BONEV

Specialista profese:

ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.

Středisko:

SILNIC A DÁLNIC

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. HANA STAŇKOVÁ	ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.	ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.	ING. TOMÁŠ ADAM

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU  
MSTĚTICE (MIMO) - PRAHA-VYSOČANY (VČETNĚ)**

Číslo smlouvy:

17 239 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

11/2018

Číslo části:

B.03.01

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Název přílohy:

Měřítko:

Počet formátů:

-

-

Číslo přílohy:

**01**

**Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst 6**

## Obsah

<b>ČÁST A</b>	<b>ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>5</b>
A.I	KAPACITA (ROZSAH) STAVBY .....	5
A.II.	UMÍSTĚNÍ STAVBY .....	8
A.III.	POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY .....	8
A.IV.	PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ.....	8
<b>ČÁST B</b>	<b>ÚDAJE O ZMĚNÁCH STAVBY .....</b>	<b>8</b>
<b>ČÁST C</b>	<b>CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ ZMĚN A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI .....</b>	<b>11</b>
<b>ČÁST D</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>16</b>



## Úvod

Předkládaný dokument je zpracován jako podklad pro vydání závazného stanoviska podle §9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění pro DSP stavby „**Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)**“ (dále jen „verifikační stanovisko“). Příslušným úřadem k vydání verifikačního stanoviska je Ministerstvo životního prostředí.

Stavba „**Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)**“ byla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí v rámci dokumentace záměru:

Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba v roce 2011.  
[https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV1100](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1100)

K tomuto záměru bylo vydáno závazné stanovisko k ověření souladu dne 4.9.2015, č.j. 1591/500/15, 49776/ENV/15 MŽP ČR.

K územnímu řízení bylo vydáno závazné stanovisko dle ustanovení §9a odst.4 zákona č.100/2001 Sb. dne 21.9.2016 MŽP ČR. Změny posouzené v rámci tohoto stanoviska byly:

- 1. Rozdělení záměru do čtyřech dílčích staveb - z důvodu zajištění postupné realizace záměru po samostatně zprovoznitelných celcích byla stavba rozdělena. Samostatnou realizací úseku Mstětice (mimo) -Praha-Vysočany (včetně) se nezmění provoz v ostatních částech posuzovaného záměru.*
- 2. PHS nejsou navrženy - na základě změny legislativy a dopravní technologie byla pro uvedenou stavbu protihluková opatření (protihlukové stěny) vypuštěna.*
- 3. Zvětšení světlé šířky propustku z 1,5 na 3,5 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s mostním objektem v km 18,541.*
- 4. Zvětšení světlé šířky mostu z 7,0 na 9,0 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s tímto objektem v km 18,935.*
- 5. Technologie bude umístěna v nevyužitých prostorech stávající výpravní budovy ŽST Praha-Horní Počernice - objekt bude upraven pro potřeby umístění technologie, řízení provozu, a to včetně přesunu čekárny pro cestující a osobní pokladny do jiných prostor. Novou provozní budovu v ŽST Praha-Horní Počernice tak není nutné navrhovat. Ke změně došlo na základě žádosti investora a změna nemá významný vliv na životní prostředí.*
- 6. Zvětšení světlé šířky propustku z 1,0 na 2,0 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části na integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu - vedení cyklotrasy mostním objektem v km 22,464.*
- 7. Stávající náspové těleso bude po obou stranách kolejiště rozšířeno svahovými stupni až na patu náspu - z důvodu kompletního propojkování traťových kolejí č. 1, 2 a 101 stávající Odbočky Skály a změnou na Výhybnu Skály došlo k rozšíření os kolejí, nejedná se o významný zásah do životního prostředí.*

8. Úprava podjezdové výšky mostu na min. 2,5 m – změna vyplývá ze současného stavu, kdy na objekt v km 12,144 nenavazuje žádná komunikace, pro kterou by bylo nutné dodržení stávající podjezdové výšky. Ve výhledovém stavu se předpokládá vedení cyklostezky tímto objektem a tím dodržení podjezdové výšky pouze min. 2,5 m.

9. Zvětšení světlé šířky mostu z 3,80 na 10,35 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s tímto objektem v km 11,614.

10. Ostrovní a vnější nástupiště dl. 200 m, vč. přístupů na lávku přes ul. Chlumecká a žel. Trať, zastřešení, osvětlení informačního a orientačního systému - změnou nedojde k rozšíření záboru oproti původní dokumentaci EIA, nemění se poloha kolejí, pouze se vloží do prostoru kolejiště nástupiště, která již byla s původním návrhem posouzeným procesem EIA koordinována. Tato změna nemá významný vliv na životní prostředí.

11. Zvětšení světlé šířky propustky z 0,9 na 3,5 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu objektu v km 6,727 a požadavku dotčené městské části na integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu.

12. Nový podchod šířky 2,5 m s přístupem na východní konec ostrovních nástupišť ŽST Praha-Vysočany - zlepšení přestupních vazeb a přestupní doby na autobusy MHD na náměstí OSN. Změna provedena na žádost investora.

13. Objekt nové výpravní budovy ŽST Praha-Vysočany v úrovni ul. Paříkova/Podnádražní - objekt byl rozdělen na dva - první sloužící pro odbavení cestujících a druhý pro obchodní vybavenost - důvodem je změna koncepce řešení nové odbavovací budovy ŽST Praha-Vysočany jako náhrada za stávající demolovanou výpravní budovu v úrovni stávajícího kolejiště. Jedná se o technickou úpravu projektu, která nerozšiřuje vlastní stavbu.

14. Změna lokality/plochy pro recyklaci kameniva z odtěženého štěrkového lože - z důvodu požadavku procesu EIA a nemožnosti umístění základny na původní navržené ploše ve Mstěticích byla nově pro recyklaci odtěženého štěrkového lože navržena lokalita v ŽST Praha-Libeň, obvod Stadler, která je již v současnosti využívána jako recyklační základna. Posouzením emisních zátěží v přilehlém okolí recyklační základny se zabývá rozptylová studie, která ve svých závěrech uvádí, že realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení závazných imisních limitů a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Změna proto nemá významný zhoršující vliv na životní prostředí.

V uvedeném záměru „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“

nedošlo k podstatným změnám,

které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho rozsahu nebo ke změně jeho umístění a způsobu užívání, a v souladu se zněním ust. § 9a odst. 4 zákona („...Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad závazné stanovisko nevydává.“) o tomto informuje oznamovatele a příslušný správní úřad v souladu s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, prostřednictvím tohoto vyjádření.

Verifikační závazné stanovisko ověřuje pro navazující správní řízení (DSP), zda došlo ke změnám stavby oproti záměru posuzovanému v procesu EIA, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Předkládaný podklad pro vydání verifikačního závazného stanoviska obsahuje následující části:

- úplný popis změn stavby **záměru „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“**, který byl předložen projektantem aktuálního stupně projektové dokumentace, a to v rozsahu dokumentace pro stavební povolení (SUDOP Praha a.s., 2018),
- zdůvodnění a vyhodnocení uvedených změn z hlediska vlivu na složky ŽP
- komentář, zda tyto změny mohou významně negativně ovlivnit životní prostředí

Předkládaný materiál byl zpracován autorizovanou osobou podle § 19 zákona EIA.

## **ČÁST A ÚDAJE O STAVBĚ**

### **A.1 KAPACITA (ROZSAH) STAVBY**

Cílem stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. A to společně i s ostatními připravovanými stavbami na rameni Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, tedy stavby „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“, „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 2. stavba – I. část ŽST Čelákovice“ a „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“.

Hlavní náplní této stavby je nejen rekonstrukce stávající dvojkolejné trati Lysá (Mstětice) – Praha-Vysočany, včetně železničních stanic Praha-Horní Počernice a Praha-Vysočany, ale i jednokolejné trati Praha - Turnov v úseku od železniční stanice Praha-Vysočany po odb. Skály (včetně). V navrhovaném stavu se z dopravního hlediska předpokládá se změnou Odbočky Skály na Výhybnu Skály s tím, že ve výhledovém stavu je v úseku Výhybna Skály – Praha-Vysočany k dispozici jedna tříkolejná elektrifikovaná trať, která bude začleněna pod žel. tratí Lysá n. L. – Praha-Vysočany (včetně).

Součástí stavby je návrh nové zastávky Praha-Rajská zahrada, situované v bezprostřední blízkosti stejnojmenné stanice metra linky „B“, s přístupem po nově navrhované lávce (není součástí stavby) přes ul. Chlumecká a žel. trať do ul. Borská v oblasti Na Hutích. Realizací této nové zastávky dojde ke zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy – železniční a městskou hromadnou dopravou, resp. integrace železniční dopravy do městské dopravy.

Stavba „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ přinese nejen výrazné zlepšení kultury cestování, ale i zlepšení přestupních vazeb mezi železničním dopravním systémem a městskou hromadnou dopravou, zejména výstavbou nové zast. Praha-Rajská zahrada, situované v blízkosti stejnojmenné stanice metra linky „B“. Toto se týká jak vlastní plynulosti jízdy, tak odbavování cestujících.

#### **Staniční zabezpečovací zařízení:**

3. kategorie typu elektronické stavědlo ve všech žel. stanicích

#### **Traťové zabezpečovací zařízení:**

3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku 9,000 km

#### **Počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek):**

ŽST Mstětice – dočasné SZZ	21 ks
ŽST Praha-Horní Počernice	18 ks
Výhybna Skály	8 ks
ŽST Praha-Vysočany	22 ks

**Železniční svršek:**

60 E2 nový	21 810 m
60 E 2 nový se zvýšenou odolností proti otěru	11 903 m
49 E1 nový	3 441 m
49 E1 užitý	1 4623 m

**Počet nově vložených výhybek:**

60 E2 nové	42 ks
49 E1 nové	5 ks
49 E1 přednostně užitě	1 ks

**Sanace žel. spodku:**

staniční koleje	11 895 m
traťové koleje	28 867 m

**Trakční vedení:**

stavební část (brány vč. základů)	48,0 km
stavební část (podpěry vč. základů)	48,0 km
montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky)	48,0 km
montáž včetně provizorních stavů	51,3 km
demontáže stávajícího TV	45,5 km

**Elektrický ohřev výměn:**

ŽST Praha-Horní Počernice nový	18 ks
Výhybna Skály rekonstrukce/nový	8 ks
ŽST Praha-Vysočany rekonstrukce/nový	21 ks

**Výtahy na nástupiště:**

Zast. Praha-Rajská zahrada	1 ks
ŽST Praha-Vysočany	3 ks

**Eskalátory na nástupiště:**

ŽST Praha-Vysočany	6 ks
--------------------	------

**Nástupiště:**

ostrovní – nové:	
zast. Praha-Rajská zahrada	1 x 200 m
ŽST Praha-Vysočany	302 a 300 m
vnější – nové:	
ŽST Praha-Horní Počernice*	1 x 200 m
zast. Praha-Rajská zahrada*	1 x 200 m
ŽST Praha-Vysočany*	1 x 200 m
vnější – rekonstrukce:	
zast. Zeleneč*	2 x 200 m

\*s prostorovou rezervou 20 m pro případné prodloužení

**Žel. mosty, propustky:**

mosty, podchody	
nové, kompletní přestavba	94 ks
rekonstrukce	6 ks
demolice (s náhradou)	1 ks
propustky	
nové, přestavba na most	2 ks
kompletní přestavba	10 ks

rekonstrukce	4 ks
demolice (bez náhrady)	1 ks
zdi opěrné, zárubní	
nové	4 ks
rekonstrukce	1 ks
návěštní lávky	
nové	5 ks
rekonstrukce (přesun)	4 ks
demolice (bez náhrady)	8 ks

**Demolice**

objekty budov	17 105 m <sup>3</sup>
zastřešení nástupišť	5 633 m <sup>3</sup>

**Požadavky na zábory cizích pozemků:**

trvalé celkem	15 367 m <sup>2</sup>
ve vlastnictví ČD a.s., určené k převodu na SŽDC, s.o.	197 087 m <sup>2</sup>
dočasné celkem	77 093 m <sup>2</sup>
dočasné ve vlastnictví ČD a.s.	7 446 m <sup>2</sup>
trvalé zábory ZPF	9 004 m <sup>2</sup>
trvalé zábory PUPFL	245 m <sup>2</sup>
dočasné zábory PUPFL	20 m <sup>2</sup>

do celkových ploch trvalého záboru, resp. trvalých záborů ZPF, započítán pozemek ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro SŽDC s.o. o výměře 373 m<sup>2</sup>

**Rozsah stavby**

Stavební část	km 15,113 (nkm 15,546) – 5,802
Technologická část	km 13,547 – 5,375
Začátek stavby:	pro železniční trať 1192 Lysá n. L. – Praha-Vysočany za ŽST Mstětice ve stáv. km 15,113 (nkm 14,545 678), s přesahem technologických profesí do ŽST Mstětice pro železniční trať 0901 Praha hl. n. – Turnov za odb. Skály ve směru ŽST Praha Satalice v km 12, 711 674, s přesahem technologických profesí do úseku odb. Skály – Praha-Satalice a ŽST Praha-Satalice
Konec stavby:	pro železniční trať 1192 Lysá n. L. - Praha-Vysočany ve st. km 29,581 polohou stávající výh. č. 29 pro železniční trať 0901 Praha hl. n. – Turnov za ŽST Praha-Vysočany v km 5,802 844 ve směru od odb. Balabenka, s přesahem technologických profesí do úseku odb. Balabenka – Praha-Vysočany pro železniční trať 0792 Praha-Libeň – Praha-Vysočany za ŽST Praha-Vysočany ve směru od ŽST Praha-Libeň v km 1,276 115, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Libeň – Praha-Vysočany
Délka stavby:	14,726 km

## **A.II. UMÍSTĚNÍ STAVBY**

Kraj: Středočeský kraj, Hl. město Praha

Obec / Městská část: Jirny, Zeleneč, Praha 20, Satalice, Praha 14, Praha 9,  
Praha 8

Katastrální území: Mstětice, Jirny, Zeleneč, Horní Počernice, Satalice, Černý  
Most, Kyje, Hloubětín, Vysočany, Libeň

## **A.III. POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY**

Technické řešení stavby vychází z Dokumentace pro stavební povolení zpracované Metroprojekt Praha a.s., v roce 2018.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména rekonstrukci železničního spodku a svršku, nástupišť, mostních staveb a opěrných zdí, včetně spodních staveb, trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních objektů pro umístění tohoto zařízení.

## **A.IV. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ**

Termín zahájení 9/2019

Termín dokončení 02/2024

## **ČÁST B ÚDAJE O ZMĚNÁCH STAVBY**

Úplný popis změn stavby (DSP) oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA, je uveden v tabulce č.1.

Tab.č. 1 Seznam změn posuzovaných v rámci hodnocení

Změna č.	Žkm (pokud je možné definovat)	Řešení dle dokumentace EIA	Řešení dle aktuální projektové dokumentace	Popis změny	Stupeň dokumentace, ve kterém změna vznikla	Zdůvodnění, proč ke změně došlo
1	km 14,546 trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany a km 5,826 trati Praha hl. n. - Turnov	Trvalý zábor ZPF dle dotčených k.ú.: Jirny 0,15 ha Zeleneč 0,23 ha Horní Počernice 0,37 ha Kyje 0,07 ha Hloubětín 0,11 ha Vysočany 0,07 ha	Trvalý zábor ZPF dle dotčených k.ú.: Jirny 0,09 ha Zeleneč 0,20 ha Horní Počernice 0,33 ha Kyje 0,18 ha Hloubětín 0,07 ha Vysočany 0,12 ha	Upřesnění rozsahu trvalého záboru ZPF odpovídající stupni dokumentace	Projekt stavby 2018	Důvodem je upřesnění návrhu odvodnění tělesa žel. spodku a s tím související rozšíření zemního tělesa – náspů a zářezů. V celkovém součtu je pak zábor ZPF srovnatelný s předpokládaným rozsahem daných předchozími stupni dokumentace.
2	km 17,785 (objekt čekárny zastávky Zeleneč v km 16,355 trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany)	Výstavba nového reléového domku u žel. přejezdu v ev. km 16,379 v zast. Zeleneč	Výstavba nového objektu se nepředpokládá	Technologie bude umístěna v nevyužitých prostorech stávajícího objektu čekárny zastávky Zeleneč	Projekt stavby 2018	Vzhledem k tomu, že se ve stávajícím objektu čekárny zastávky v současné době nacházejí, pro potřeby žel. provozu, nevyužitá prostora, bude objekt upraven pro potřeby umístění technologie přejezdu v ev. km 16,379. Nový objekt reléového domku tak není nutné navrhovat. Ke změně došlo na základě žádosti investora.
3	km 18,935 (žel. most v ev. km 19,503 trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany)	Sanace stávající nosné konstrukce, vč. spodní stavby, nové římsy mostu	Odstranění stávající konstrukce a nahrazení železobetonovou konstrukcí – zabetonované nosníky, vč. železobetonových opěr	Zvětšení světlé šířky z 7,0 na 11,75 m	Projekt stavby 2018	Vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části Praha 20, na úpravu šířkového uspořádání komunikace pod mostem, v uspořádání dva jízdní pruhy a chodník a integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu – vedení cyklotrasy tímto mostním objektem. Ke změně došlo vlivem technického stavu propustku a výše uvedeného požadavku Prahy 20 (viz stanovisko Úřadu MČ P20, Odboru životního prostředí a dopravy č. j. MCP20 4234/2015/OŽPD ze dne 8. 4. 2016).
4	km 10,858 – 11,414 trati Praha hl. n. -	Výstavba nové zárubní zdi v prostoru nové zastávky Praha-	Rozšíření stávajícího zářezu vysvahováním, výstavba nové zárubní	Stávající zářez bude rozšířen vysvahováním ve	Projekt stavby 2018	Změna vyplývá z výsledků provedeného doplňkového geotechnického průzkumu, který nepotvrdil závěry průzkumů provedených v rámci předchozích dokumentací:



Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)

Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6

<b>Změna č.</b>	<b>Žkm (pokud je možné definovat)</b>	<b>Řešení dle dokumentace EIA</b>	<b>Řešení dle aktuální projektové dokumentace</b>	<b>Popis změny</b>	<b>Stupeň dokumentace, ve kterém změna vznikla</b>	<b>Zdůvodnění, proč ke změně došlo</b>
	Turnov	Rajská zahrada vpravo kol. č. 2 pro rozšíření stávajícího zářezu	zdi se nepředpokládá	sklonu 1:1,5, příp. 1:1,75, v části v kombinaci s gabiony výšky max. 2,0 m		A to, že skalní podloží se nachází v mnohem větší hloubce, než se předpokládalo. Nové řešení bude realizováno buď na drážních pozemcích, nebo pozemcích daných územním rozhodnutím. Ke změně došlo zjištěním skutečného stavu geotechnických podmínek v dané lokalitě.

## ČÁST C CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ ZMĚN A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI

### ZMĚNA Z1

#### Změna trvalých záborů zemědělského půdního fondu

Tab.č.2 Tabulka porovnání ploch trvalých záborů EIA x DSP dle katastrálních území.

katastrální území	Trvalý zábor ZPF dle EIA [ha]	Trvalý zábor ZPF dle DSP [ha]
Hloubětín	0,11	0,07
Horní Počernice	0,37	0,33
Jirny	0,15	0,09
Kyje	0,07	0,18
Vysočany	0,07	0,12
Zeleneč	0,23	0,20
<b>Celkem</b>	<b>1,00</b>	<b>0,99</b>

V dokumentaci EIA bylo uvedeno: *Ze záborového elaborátu vyplývá, že dojde k záboru půdy na ZPF o velikosti cca 9,89 ha, ovšem na půdách v úrodné nížině (zejména na orné půdě v k.ú. Mstětice a Čelákovice) a tedy černozemích zařazených v I.třídě ochrany půd na základě BPEJ.*

Důvodem je upřesnění návrhu odvodnění tělesa železničního spodku a s tím související rozšíření zemního tělesa – náspů a zářezů. V celkovém součtu je pak zábor ZPF srovnatelný s předpokládaným rozsahem daných předchozími stupni dokumentace. Zábor ZPF je převážně na půdách ve 3. třídě ochrany. Na odnímaných plochách bude provedena skrývka ornice v tloušťce stanovené dle pedologického průzkumu. Z trvale odnímaných ploch ZPF bude provedena skrývka ornice v celkovém množství 824 m<sup>3</sup>. Skrývku ze záboru na p.p.č 839 k.ú. Zeleneč v množství 523 m<sup>3</sup> je doporučeno rozprostřít na zbylou část dotčeného pozemku, skrývku z ostatních záborů ZPF je doporučeno využít na ohumusování svahů drážního tělesa v rámci stavby.

Z hlediska vlivu na zemědělský půdní fond je možné konstatovat, že rozsah trvalých záborů ZPF oproti dokumentaci EIA je srovnatelný. Zemědělská příloha je součástí dokumentace pro stavební povolení B.9.

### Závěr

Změnu č.1 ve vztahu k vlivům na flóru, faunu, na ÚSES, na povrchové vody, na podzemní vody, na VKP, na PUFL, na ZPF, na krajinný ráz a na hlukovou situaci nelze považovat za významnou.

## **ZMĚNA Z2**

### **Nerealizace nového reléového domku u žel. přejezdu v ev. km 16,379 v zast. Zeleneč**

V dokumentaci EIA byla navržena výstavba domku u železničního přejezdu v ev. km 16,379 v zastávce Zeleneč. V dokumentaci pro stavební povolení se výstavba nového objektu nepředpokládá. Veškerá technologie (zabezpečovací a sdělovací zařízení) přejezdu v ev. km 16,379 s označením P3615 bude umístěna ve stávajících nevyužitých prostorech objektu zastávky Zeleneč, resp. v části, v níž se nacházela pokladna

#### **Závěr**

Změnu č.2 ve vztahu k vlivům na flóru, faunu, na ÚSES, na povrchové vody, na podzemní vody, na VKP, na PUFL, na ZPF, na krajinný ráz a na hlukovou situaci nelze považovat za významnou.

## **ZMĚNA Z3**

### **Odstranění stávající konstrukce železničního mostu v km 18,935 a nahrazení železobetonovou konstrukcí – zabetonované nosníky, vč. železobetonových opěr**

V dokumentaci EIA byla navržena sanace stávající nosné konstrukce, vč. spodní stavby, nové římsy mostu. Vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části Praha 20, na úpravu šířkového uspořádání komunikace pod mostem, v uspořádání dva jízdní pruhy a chodník a integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu – vedení cyklotrasy tímto mostním objektem.

Ke změně došlo vlivem technického stavu propustku a výše uvedeného požadavku Prahy 20 (viz stanovisko Úřadu MČ P20, Odboru životního prostředí a dopravy č. j. MCP20 4234/2015/OŽPD ze dne 8. 4. 2016).

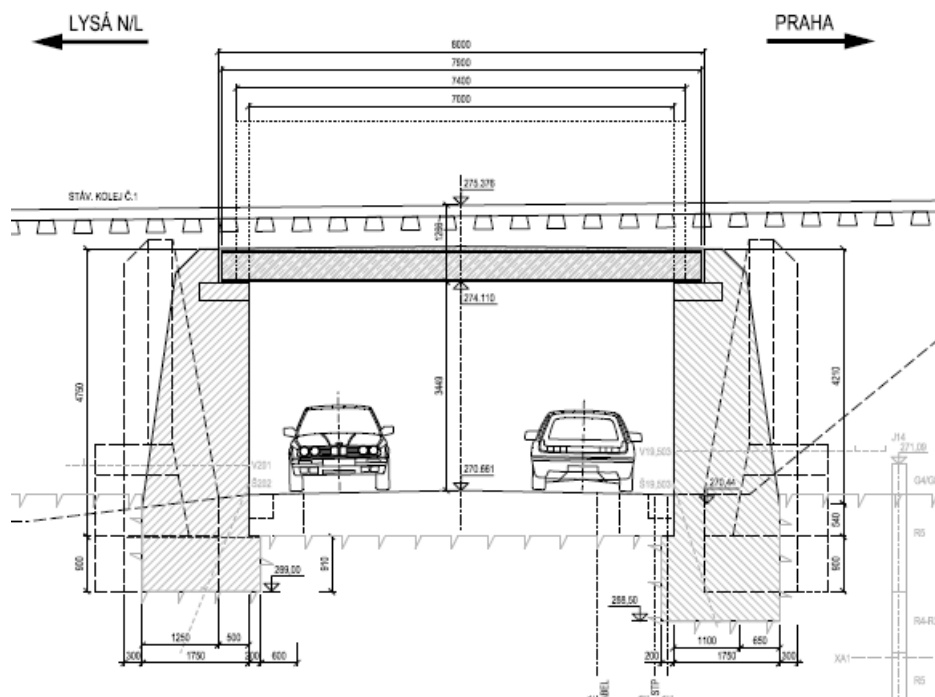
### **SO 06-20-05 Železniční most v ev. km 19,503**

Evidenční označení mostu: km 19,503

Staničení mostu: km 18,935 690

Stávající most nevyhovuje šířkovým uspořádáním pro zvýšení traťové rychlosti a svým šířkovým uspořádáním pod mostem nevyhovuje plánovanému územnímu rozvoji městské části Horní Počernice, proto je navržena jeho demolice a výstavba nového mostu. Délka mostu je 7 m a světlá výška pod mostem 3,4 m.

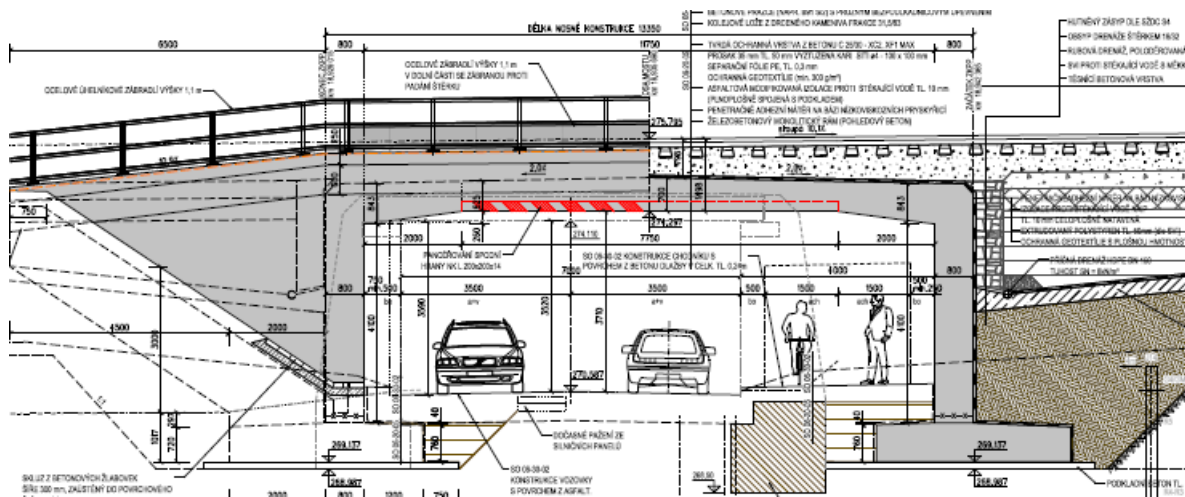
Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)  
Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6



Obr.č.1 Stávající stav.



Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)  
Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6



**Obr.č.2 Podélný řez mostem dle DSP.**

Nový dvoukolejný železniční most překonávající místní komunikaci je navržen jako plně integrovaný most.

**Délka přemostění:** 11,75 m

**Výška pod mostem:** 3,71 m

### **Závěr**

Změnu č.3 ve vztahu k vlivům na flóru, faunu a migraci, na ÚSES, na povrchové vody, na podzemní vody, na VKP, na PUFL, na ZPF, na krajinný ráz a na hlukovou situaci nelze považovat za významnou. Prodloužení mostu o 4,75 m nevyvolá významné negativní vlivy na životní prostředí. Jedná se o lokalitu, kde se nenachází prvek ÚSES ani významný krajinný prvek.

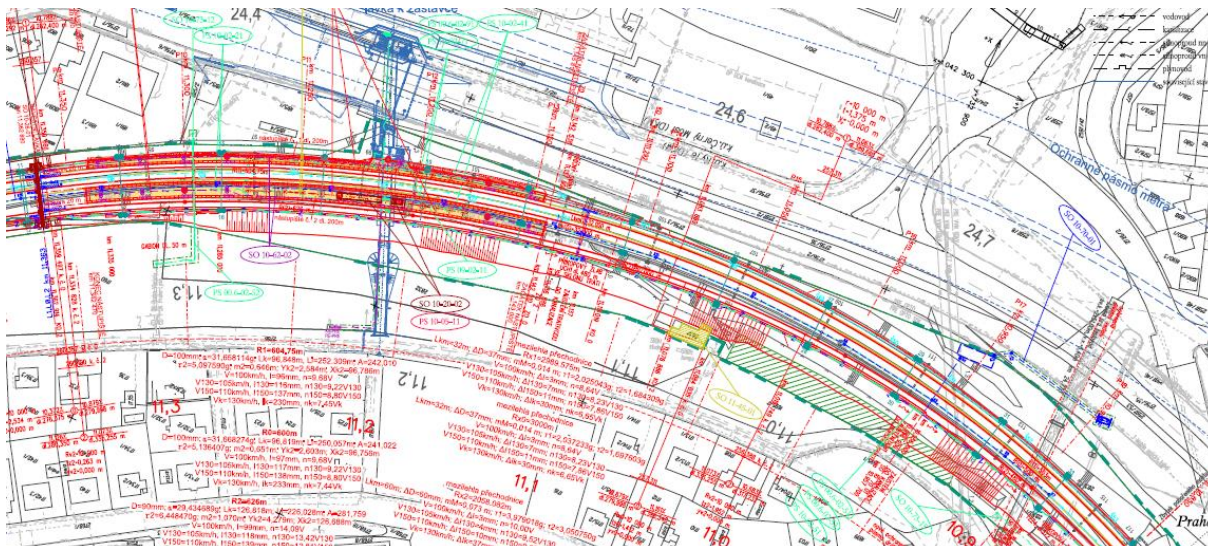
### **ZMĚNA Z4**

#### **Rozšíření stávajícího zářezu vysvahováním v km 10,858 – 11,414**

V dokumentaci EIA byla navržena výstavba nové zárubní zdi v prostoru nové zastávky Praha-Rajská zahrada vpravo kol. č. 2 pro rozšíření stávajícího zářezu. Stávající zářez bude rozšířen vysvahováním ve sklonu 1:1,5, příp. 1:1,75, v části v kombinaci s gabiony výšky max. 2,0 m. Změna vyplývá z výsledků provedeného doplňkového geotechnického průzkumu, který nepotvrdil závěry průzkumů provedených v rámci předchozích dokumentací: A to, že skalní podloží se nachází v mnohem větší hloubce, než se předpokládalo. Nové řešení bude realizováno buď na drážních pozemcích, nebo pozemcích daných územním rozhodnutím. Ke změně došlo zjištěním skutečného stavu geotechnických podmínek v dané lokalitě. Pozemek dráhy respektive obvod stavby je dostatečně široký pro provedení svahovaného zářezu od začátku předmětného úseku až po cca km 11,300.



Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)  
Podklady pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6



**Obr.č. 3** Situace rozšíření stávajícího zářezu svahováním.



**Obr.č. 4** Fotografie stávajícího zářezu.

V místě posuzované změny se nenachází prvky ÚSES, zvláště chráněná území ani významné krajinné prvky. Posuzovaná změna vyvolá zábor ZPF na pozemku p.č. 1760 k.ú. Kyje na ploše 608 m<sup>2</sup>. Podklad pro vynětí ZPF je součástí přílohy č. B.9 dokumentace pro stavební povolení. Navržené technické řešení bylo zohledněno v rámci zpracování hlukové studie, která je součástí dokumentace pro stavební povolení, příloha č. B.3.5. Optimalizací trati se docílí snížení hlukového zatížení v okolí. Pro tuto stavbu tedy nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

## **Závěr**

Změnu č.4 ve vztahu k vlivům na flóru, faunu a migraci, na ÚSES, na povrchové vody, na podzemní vody, na VKP, na PUFL, na ZPF, na krajinný ráz a na hlukovou situaci nelze považovat za významnou.

## **ČÁST D ZÁVĚR**

Rozsah změn EIAxDSP byl zpracován a potvrzen hlavním inženýrem projektu. Na základě provedeného posouzení změn je možné konstatovat, že nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména zvýšení kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, nebo způsobu užívání.

**Datum zpracování** 30.11.2018

### **Zpracovatel**

SUDOP Praha a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Oprávněná osoba:

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

267094274

*autorizace ke zpracování dokumentace a posudku:*

*osvědčení odborné způsobilosti č.j.10606/ENV/06*

*prodloužení autorizace č.j. 34743/ENV/10*

*prodloužení autorizace č.j. 15711/ENV/15*

## **Seznam příloh**

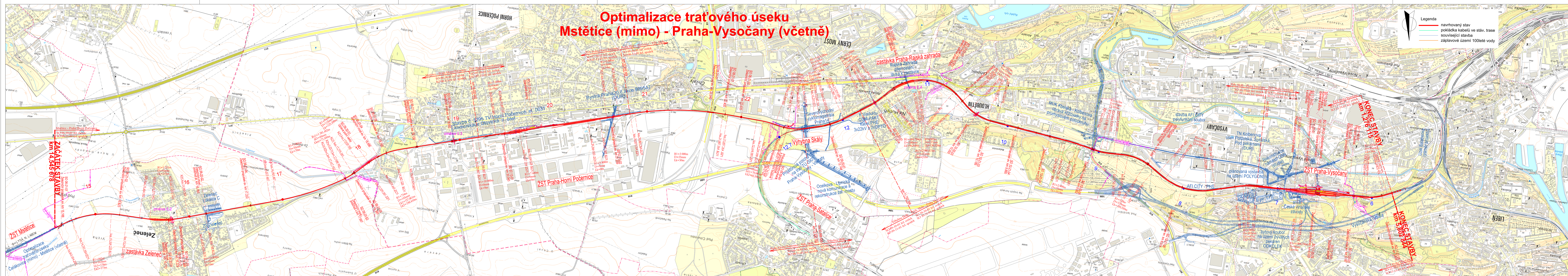
- Příloha 1      Situace změn DSPxEIA M 1:10 000
- Příloha 2      Závazné stanovisko k ověření souladu dne 4.9.2015, č.j. 1591/500/15, 49776/ENV/15 MŽP ČR
- Příloha 3      Závazné stanovisko dle ustanovení §9a odst.4 zákona č.100/2001 Sb. dne 21.9.2016 MŽP ČR
- Příloha 4      Tabulka změn
- Příloha 5      Dokumentace pro stavební povolení (pouze CD)

## **Seznam podkladů**

### **Technické podklady a materiály**

- [1] Dokumentace pro stavební povolení „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha Vysočany (včetně)“, SUDOP Praha a.s., 2018
- [2] Dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“, Mgr. Michael Pondělíček, 07/2010





Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

VÝŠKOVÝ SYSTÉM BpV		SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK		±0,000 = xxx.xx m n. m.
Číslo změny:	Obsah změny:			Datum změny:
01				
02				
03				

Investor:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 10037/1, 110 00 Praha 1

Společnická společnost „SP + SPEL Mstětice - Vysočany, P“

Správní správa západ  
Sokolovská 278/195, 190 00 Praha 9

Správc:

SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.

Síťediska:	ODPovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
SILNICA A DÁLNIC	ING. HANA STAŇKOVÁ	ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.	ING. TOMÁŠ ADAM

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRATĚVÉHO ÚSEKU  
MSTĚTICE (MIMO) - PRAHA-VYSOČANY (VČETNĚ)**

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST  
VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ  
PODLÁKA PRO ZÁVAZNÉ STANOVISKO PODLE §9a ODST 6

Název přílohy:

SITUACE ZMĚN EIAxDSP

Číslo smlouvy:

17 239 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Datum:

11/2018

Číslo části:

B.03.01

Měřítko:

1:10 000

Číslo přílohy:

01



V Praze dne 4. září 2015  
Č.j.: 1591/500/15, 49776/ENV/15

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ SOULADU**

obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění účinném do 31. 3. 2015 (dále jen „zákon před novelou“) s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92 EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“), podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „závažné stanovisko“)

### **Povinné údaje**

**Název záměru:**

**Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba**

**Kapacita (rozsah) záměru:**

Účelem stavby je celková modernizace trati se zvýšením rychlosti přepravy a přípravou na dálkové řízení celého úseku tratě z budoucího řídicího pracoviště Praha. Záměr je řešen jako optimalizace celého úseku se dvěma zásadními přeložkami tratě v úseku mezi Čelákovici a Mstěticemi. Dojde k úpravám železničního spodku, svršku, mostů a propustků, včetně ostatních souvisejících prací. Trať Lysá n.L. - Praha Vysočany slouží dálkové osobní železniční dopravě, příměstské osobní dopravě ve směrech Kolín přes Nymburk a Milovice s přestupem v Lysé n.L. a nákladní dopravě.

Celkový rozsah stavby (délka kolejových úprav) bude cca 30,025 železničních kilometrů (dále jen „km“).

Staničení jednotlivých železničních stanic (dále jen „ŽST“):

ŽST Lysá nad Labem	- km 0,0
ŽST Čelákovice	- km 8,352
ŽST Mstěnice	- km 14,184
ŽST Horní Počernice	- km 20,425
odbočka Skály	- km 23,144
ŽST Praha Vysočany	- km 29,102

Dvoukolejná elektrifikovaná trať, v úseku odbočka Skály - Praha Vysočany trojkolejná. Rychlost je navržena v rozmezí  $V=100-140$  km/h, pro speciální soupravy až po rychlost  $V_k=160$  km/h.

**Zařazení záměru  
dle přílohy č. 1 k zákonu  
před novelou:**

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1. „*Novostavby železničních drah delší 1 km.*“, kategorie I, přílohy č. 1 k zákonu.

**Umístění záměru:**

kraj: Hlavní město Praha, Středočeský kraj  
obec: Praha - městské části Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha 19, Praha 20, Zeleneč, Jirny, Nehvizdy, Čelákovice, Káraný, Lysá nad Labem, Mochov, Lázně Toušeň, Zápý, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav  
kat. území: Libeň, Vysočany, Hloubětín, Kyje, Horní Počernice, Satalice, Zeleneč, Mstětice, Jirny, Nehvizdy, Čelákovice, Záluží u Čelákovice, Káraný, Lysá nad Labem, Mochov, Lázně Toušeň, Zápý, Brandýs nad Labem

**Obchodní firma oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**IČO oznamovatele:** 70994234

**Sídlo oznamovatele:** Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

**Příslušný úřad, který  
stanovisko vydal:** Ministerstvo životního prostředí

**Datum vydání stanoviska:** 15. července 2011

**Číslo jednací stanoviska:** 52856/ENV/11

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon po novele“), vydává

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

**S následujícími podmínkami pro navazující řízení:**

### **Podmínky pro ochranu lokalit soustavy NATURA 2000:**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. V dalších fázích projektové dokumentace připravit jako samostatný dokument zásady managementu evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Písečná u Byšiček včetně aktualizovaného botanického průzkumu území EVL a projednat s Krajským úřadem Středočeského kraje.

2. Nejpozději v rámci řízení o stavebním povolení připravit koncept zásahu do porostů dřevin na území EVL Písčina u Byšiček a následně zajistit urychlenou likvidaci určených jedinců a skupin náletových dřevin na území EVL podél trati a to v místech, která budou určena kvalifikovaným botanikem. Likvidaci provést do průměru kmene do 5 cm u země vytržením s kořenovým systémem a nad tento průměr výřezem, ručním zatřením řezné plochy herbicidním přípravkem. Likvidaci pokácených dřevin provést mimo plochu EVL.

## **II. Podmínky pro fázi výstavby záměru:**

3. Výměnu šterkového lože a železničního svršku řešit pouze na drážním tělese prostřednictvím speciálních strojů bez zásahů do území mimo drážní těleso, s výjimkou výměny patek stožárů trakčního vedení.
4. Vyloučit zpevňování stávající souběžné cesty pro účely zařízení staveniště či jiné potřeby v průběhu stavby.
5. Likvidaci jam po vytažených patkách stožárů důsledně řešit jen stávajícím výkopkem pro založení nových stožárů bez dovozu nepůvodních zemin.
6. V rámci údržby ochranného pásma trati podle projednaného projektu managementu postupně zajistit sukcesní zmlazení formou řízené disturbance terénu v části EVL Písčina u Byšiček určené na základě kvalifikovaného (aktualizovaného) botanického průzkumu (stanovení prostorů s největším potenciálem podpory přírodního stanoviště 2330).

## **III. Podmínky pro fázi provozu záměru:**

7. Zajistit monitoring účinnosti řízené disturbance terénu a sledovat případný nárůst třtiny křovištní (jiných invazních druhů) na disturbovaných plochách a v jejich okolí, v případě jejího nárůstu na těchto plochách přistoupit k její mechanické likvidaci dříve, než dojde k vysemenění této expanzivní rostliny.
8. Pro fázi provozu v rámci údržby vyloučit používání herbicidů při údržbě trati v úseku podél trati kolem EVL a v okolí, nadále tlumit expanzi náletů dřevin; vyloučení používání herbicidů se nevztahuje na případ, kdy jejich aplikace bude požadována v rámci projednaného projektu managementu a to pouze ve stanoveném rozsahu za předpokladu dodržení ostatních právních předpisů.

## **Další podmínky souhlasného stanoviska:**

### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

9. V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby. Předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích předložit ke schválení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví. Projednat přepravní trasy a případně respektovat požadavky orgánu ochrany veřejného zdraví týkající se eliminace narušování faktorů pohody.
10. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím životního prostředí šetrných technologií).

11. Do plánu organizace výstavby (dále jen „POV“) zpracovat především následující zásady:
  - a) na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce zhotovitele stavby,
  - b) v předstihu seznámit obyvatele nejbližších domů s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby,
  - c) stanovit povolená množství zásob sypaných hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypaných materiálů,
  - d) důsledně vyžadovat zabezpečení nákladu automobilů proti úsypům,
  - e) stanovit jednoznačný požadavek na očištění vozidel před výjezdem z areálů jednotlivých stavenišť,
  - f) vjezdy na staveniště respektive stavební dvory řešit tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům,
  - g) navrhnout přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu.
12. Po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a konečných přepravních nároků v rámci prováděcích projektů zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby, která bude zohledňovat i přepravní nároky v rámci stavby a dokladovat plnění hygienických limitů pro etapu výstavby.
13. V rámci další projektové přípravy záměru dokladovat konečný výběr ploch pro recyklační základny včetně skutečnosti, že jejich provoz hlukově a imisně významně neovlivní případnou nejbližší obytnou zástavbu. Umístění recyklačních základen projednat se zástupci dotčených obcí. V tomto smyslu prověřit navrhovanou polohu recyklační stanice Mstětice vzhledem k navrhovaným lokalitám obytné zástavby v územním plánu obce Zeleneč pro část Mstětice. V rámci provozu recyklační základny uplatnit podle povahy procesu veškerá opatření na omezování tuhých emisí.
14. Pro dokumentaci pro stavební povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí akustické studie musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem, že hluk z provozu ze železniční dopravy nepřekročí u chráněných objektů v denní době 55 dB a v noční době 50 dB v  $L_{Aeq,T}$ , v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku překročit 60 dB ve dne a 55 v noci v  $L_{Aeq,T}$ , v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
15. Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
16. V rámci další projektové přípravy upřesnit volbu materiálu pro výstavbu protihlukových stěn; pro minimalizaci rizika střetů s ptáky preferovat dle možností vyloučení čirých materiálů; rozhodující však vždy musí být funkčnost materiálu pro dosažení plnění požadovaných hygienických limitů.
17. V dalším stupni projektové dokumentace upřesnit a zpracovat umístění antivibračních rohoží v exponovaných lokalitách obytných částí, zejména v lokalitě Horní Počernice.
18. V rámci vypracování podrobné akustické studie konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochrann, tak i pro podchycení všech hygienicky významných objektů, včetně případných rekreačních objektů vybudovaných na základě řádného stavebního povolení.

19. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace řešit protihlukovou ochranu protihlukovými stěnami situovanými dle návrhu vypracované akustické studie respektive individuálními protihlukovými opatřeními; detailní lokalizaci protihlukových stěn upřesnit po detailnějším zaměření trasy a konkretizaci jednotlivých výpočtových oblastí.
20. Projekt případných úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem tak, aby zůstala zachována nejen kapacita koryta, ale také přirozený charakter toku, což umožní rychlejší obnovu biologické funkce toku a zachování kvality vody v toku.
21. V dalších stupních projektové dokumentace prověřit existenci individuálních vodních zdrojů v okolí trati a v kladném případě provést jejich pasportizaci a následně i hydrogeologickým průzkumem ověřit jejich případné ovlivnění pracemi v rámci modernizace; v případě prokázaného ovlivnění těchto zdrojů navrhnout konkrétní kompenzační opatření za případnou ztrátu vody.
22. Před zahájením výstavby pro fázi výstavby i provozu připravit a projednat příslušný dokument pro průchod trati v úseku stavby v zóně havarijního plánování provozovatele Čepro - Mstětice.
23. Před zahájením výstavby pro fázi výstavby i provozu vypracovat a projednat s Krajským úřadem Středočeského kraje „Plán opatření pro případ závažných havárií v zóně havarijního plánování provozovatele Čepro - Mstětice“, který bude zpracován v souladu se zákonem č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky ve znění pozdějších předpisů; v případě vzniku havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
24. Před zahájením výstavby vypracovat a schválit „Plán opatření pro případ úniku látek závažných vodám pro období výstavby“, který bude zpracován v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou MŽP č. 450/2005 Sb., o nakládání se závažnými látkami, ve znění pozdějších předpisů; s obsahem plánu seznámit všechny pracovníky stavby; v případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
25. Vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby) včetně zásady, že při zvýšených stavech vody nebudou prováděny práce v průtočném profilu a bude stanoven způsob preventivního zajištění rozestavěných konstrukcí; do povodňového plánu zakotvit všechny operativní zásady součinnosti se správcem toku, případně povodňovou službou Českého hydrometeorologického ústavu, jak z hlediska činností při signalizaci nástupu povodňové vlny, tak z hlediska činností při jejím průběhu.
26. V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť.
27. V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (ZPF), ve kterém bude upřesněn trvalý zábor ZPF.
28. V rámci další projektové přípravy upřesnit rozsah dočasných záborů ZPF a zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce.

29. V rámci další projektové přípravy specifikovat rozsah reálných záborů pozemků určených k plnění funkce lesa na základě přesného zaměření.
30. V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tyto přírodní lesní oblasti:
  - a) dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru,
  - b) pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy,
  - c) použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa,
  - d) jamková sadba s nepravidelným sponem.
31. V rámci další projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkcí lesa. Zajistit souhlas vlastníka lesa i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky uvedeného souhlasu.
32. V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby; tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.
33. V prováděcích projektech stavby upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
34. V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum a pasportizaci porostů dřevin podél trati s důrazem na podrobné vyhodnocení zejména v úsecích:
  - a) kolem ŽST Praha-Vysočany (včetně),
  - b) celý úsek pod ulicí Ke Klíčovu severně od areálu ČKD Kolbenova,
  - c) celý úsek od odbočky Skály po zámecký park Čertousy,
  - d) mimo Hl. město Prahu s důrazem na úseky kolem obce Zeleneč a úseky východně od žst. Mstětice po polohu navržené přeložky trati k Čelákovcům.
35. Na základě vyhodnocení dendrologického průzkumu a pasportizace porostů dřevin důsledně prověřit potřebu zásahu do každého sadovnický hodnotnějšího jedince stromů v uvedených úsecích s tím, že bude navržena ochrana každého jedince, který při respektování zákonných požadavků ochrany provozu na elektrifikované trati může být zachován. Na základě podrobného vyhodnocení jednoznačných požadavků na zásahy do porostů podél trati sumarizovat minimální, jednoznačně zdůvodněný rozsah zásahů do dřevin, stanovit zásady ochrany konkrétních jedinců či porostních skupin v dosahu stavby a připravit návrhy kompenzační výsadby pro jednání s příslušnými orgány ochrany přírody.
36. Zásady a požadavky na konkrétní způsob ochrany jednotlivých stromů či porostních skupin promítnout do prováděcí dokumentace stavby a POV stavby, způsob ochrany dřevin promítnout rovněž do zadávacích podmínek na výběr zhotovitele stavby.
37. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace v posledním období před zahájením zemních prací provést doplňující aktualizované zoologické průzkumy na jaře a v létě let 2012 až 2014 s cílem precizovat podmínky minimalizace vlivů na faunu zejména pro fázi výstavby.

38. V prováděcí projektové dokumentaci volit v rámci rekonstrukce mostních objektů maximálně ekonomicky únosnou délku mostů přes všechny údolní nivy (i redukované) a vodní toky se zakládáním pilířů mimo břehové hrany toků (netýká se Labe), při respektování minimálních parametrů pro křížení biokoridorů s vodními toky, vyplývajících z příslušné metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (2001).
39. V rámci dalších stupňů projektové přípravy zajistit, že navržené přeložky upravených vodotečí v minimálním rozsahu nezhorší aktuální stav dotčeného toku.
40. V dalším stupni projektové přípravy prověřit možnosti úprav vodních toků vedoucích k jejich zlepšení, popřípadě doložit, že navržené opatření je nejlepší možné, tj. nebyl nalezen vhodnější způsob řešení s ohledem na bezpečnost a stabilitu stavby.
41. V dalších stupních projektové přípravy podrobně rozpracovat všechny principy ochrany toku Labe a přilehlých částí labské nivy:
- a) preferovat dopravu materiálu na staveniště po stávající železnici;
  - b) v zásadě vyloučit dovozy materiálů po místních komunikacích a jejich odvozy s ohledem na nevhodné šířkové parametry i nevyhovující stav konstrukcí těchto komunikací pro nákladní automobily;
  - c) pro speciální montáže konstrukcí mostu a opravu pilířů v průtočném profilu přednostně využít pontonových souprav a vhodných typů soulodí;
  - d) rozpracovat zejména systém založení pilířů P3 a P4 ve vodotěsných jámkách, systém instalace nových nosných konstrukcí formou podélného výsunu z montážní plochy vytvořené dočasně rozšířením náspu u koleje č.1 za pravobřežní opěrou mostu, systém ochrany toku Labe před úniky vodám nebezpečných látek (hydraulika posunů, skladování látek apod.) a systém odvozu stavebních materiálů a hmot;
  - e) pro vlastní technické řešení mostu přes Labe (celou fázi výstavby) vypracovat a projednat samostatný havarijný plán a plán protipovodňové ochrany; tyto požadavky promítnout i do zadávacích podmínek do výběrového řízení na dílčího zhotovitele přemostění toku Labe;
  - f) protikorozní ochranu konstrukcí mostu přes Labe i jiné toky (případně pískování apod.) provádět jen za příznivých povětrnostních podmínek za předpokladu důsledné ochrany toku před depozicí aerosolů a úkapů zaplachtováním konstrukcí a pracovních plošin sorpčními rohožemi, pod ochranou sorbentů a prostřednictvím dalších technologických principů zachycování vodám nebezpečných látek.
42. V rámci další projektové dokumentace konkretizovat návrhy na exteriérové pojetí navrhovaných protihlukových stěn s důrazem na kolorované pojetí v přírodních odstínech, s využitím přírodních materiálů a vnějších sadových úprav (včetně možnosti popínavých dřevin) všude tam, kde v rámci přípravy prostoru pro výstavbu protihlukových stěn nebude možno respektovat stávající keřovou vegetaci podél traťového tělesa.
43. V rámci další projektové dokumentace prověřit řešení co nejsubtilnější konstrukce mostního objektu na přeložce silnice II/101 u ŽST Mstětice i na úkor délky náspu nového silničního tělesa, řešit začlenění náspu do krajiny vhodnými sadovými úpravami stanovištně odpovídajících druhů keřů a skupin stromů pod patu svahu náspu.
44. Nejdéle ve fázi stavebního povolení předložit komplexní projekt sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů stavby, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
- a) preferovat nespojité keřové výsadby na tělese trati,



- b) preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP a podpůrných prvků ÚSES,
  - c) pro výsadby použít domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni, typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin (dub, lípa, habr, javor, borovice lesní), s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin mokřadních stanovišť, případně krátkověkých dřevin sušších stanovišť, vyloučit použití smrku, modřínu, akátu a exotických druhů dřevin; k tomu zajistit volbu stanovištně odpovídajících domácích druhů keřů (preferencí plodonosných druhů).
45. V rámci dalších stupňů projektové přípravy řešit zachování stávajících a v územním plánu vyznačených kolmých křížení a souběhů základního systému hlavních cyklotras, včetně zapracování jejich průjezdnosti po dobu stavby nebo vyznačení objízdných tras, a promítnout je do prováděcí dokumentace stavby.
46. V rámci dalších stupňů projektové přípravy záměru tuto stavbu koordinovat s výhledovou realizací železniční zastávky Praha Černý Most, s podjezdem pod železniční tratí Praha - Lysá nad Labem v ulici Bystrá a s připravovaným komunikačním propojením Ocelkova - Lipnická.

## **II. Podmínky pro fázi výstavby záměru:**

47. Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tuto skutečnost potvrdit místním šetřením po ukončení stavby.
48. Zajistit minimalizaci zásob sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; při terénních pracích zajistit, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn.
49. Zpevnit místa nakládky materiálu na přepravní vozidla tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; manipulační zpevněné plochy pravidelně zkrápět a zametat.
50. Důsledně vyloučit likvidaci kácených dřevin pálením.
51. Na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků:
- a) neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy,
  - b) bezprostředně odvážet veškeré odplavitelné látky a stavební suť,
  - c) stavební mechanismy odstavit v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy instalovat zachytivé plechové nádoby; stavební mechanismy vybavit dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
52. Zřídit usazovací nádrže pro zachyt povrchových vod tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, popřípadě je vybavit odlučovací ropných látek; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících čistírnách odpadních vod.
53. Kaly ze zemních jámek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.

54. Zajistit, aby v blízkosti vodních toků nebyla provozována žádná manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování; dále zajistit, aby zde nebyly opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla) a neparkovaly zde.
55. Během výstavby i provozu zajistit přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracovat projekt jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).
56. Skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu.
57. O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy vést protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemín a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF.
58. V případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně opatření proti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelením a zcizování; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny.
59. Minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů potřebných pro výstavbu záměru.
60. Lesní porosty a pozemky vyloučit z řešení mezideponií skrývaných zemín.
61. V rámci stavby vést o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zeminou postupovat podle § 2 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
62. Pokud při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, tyto neprodleně odtěžit tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; každou takovou skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, oznámit příslušným institucím dle havarijního plánu.
63. Nátěrové a izolační nátěrové hmoty skladovat mimo obvod stavby; dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo a na stavbu dodávat pouze jednodenní zásobu.
64. Prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot ukládat do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstranit ze staveniště.
65. Při nakládání s materiály z objektů určených k demolicí zabezpečit, že původce odpadů obsahujících azbest i oprávněná osoba nakládající s odpady obsahující azbest zajistí, aby nebyla z odpadů do ovzduší uvolňována azbestová vlákna nebo azbestový prach, respektive aby nedošlo k rozliti kapalin obsahujících azbestová vlákna; odpady obsahující azbestová vlákna nebo azbestový prach ukládat pouze na skládky k tomu určené, přičemž odpady musí být upraveny a zabaleny.
66. Během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště.

67. Minimalizovat zásahy do vzrostlých porostů dřevin a jednoznačně je odůvodnit; zásahy provádět výhradně v období vegetačního klidu.
68. Důsledně zajistit všechny technické způsoby ochrany kmenů a aktivní kořenové zóny zachovávaných jedinců stromů a porostních skupin.
69. Skrývky a přípravu území realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu minimalizace ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu.
70. Důsledně monitorovat výskyt invazních druhů rostlin a již v průběhu postupů stavby řešit sanaci případných ohnisek těchto druhů, po ukončení prací zajistit následný dohled a likvidaci případných ohnisek těchto druhů do doby zapojení vegetace.
71. Při stavebních pracích důsledně respektovat okrajové prvky dřevin, nacházející se v kontaktu s plochami pro rozšíření naspů při zdvojkolejnění i ztrojkolejnění trati.
72. Důsledně minimalizovat manipulační pásy v prostorech kontaktu či kolize se skladebnými prvky ÚSES.
73. Důsledně realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do prostorů skladebných a podpurných prvků ÚSES.
74. Vyloučit výrazně podmáčené prostory z případné realizace zařízení staveniště.
75. Z ploch stavenišť v zátopovém území bezprostředně odvézt veškeré odplavitelné látky a stavební suť.
76. Mezideponie sypkých stavebních materiálů a zemin realizovat v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků.
77. Zcela zachovat rybníčky (tůňky) u trati v obci Zeleneč (km16,8). Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře tak i po metamorfóse) s tím, že bude zúžen manipulační pás s cílem minimalizace přímých zásahů do mokřadních ploch oboustranně kolem trati.
78. Z důvodu prevence ruderalizace území důsledně rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi a zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let.
79. Rekultivaci v prostorech po odstranění účelových komunikací pro výstavbu přednostně zaměřit na osázení dřevinami v druhové skladbě stanovištně odpovídající podmínkám údolních niv a dotčených lesních porostů.
80. Rekultivaci ploch zařízení staveniště v nivách zajistit zpětným rozprostřením původní svrchní vrstvy zeminy a vytvořit mírné terénní elevace a deprese z důvodu umožnění vzniku různorodých hydrických podmínek v nivách toků. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let.
81. V rámci předběžné ochrany oplotit zařízení staveniště, rovněž u trati zabezpečit krizové úseky podle jednotlivých etap stavby plotem od země do výšky cca 2 m tak, aby se do prostoru staveniště nemohli dostat živočichové.
82. V rámci závěrečné rekultivace svahů drážního tělesa lokálně vybudovat kamenné zídky nebo umístit snosy kamenů jako refugium pro plazy (ještěrku obecnou, slepýše).

83. Za účelem respektování navrhovaných podmínek ochrany přírody a krajiny pro fázi výstavby ustanovit odborný ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě.
84. Pokud bude akustickou studií pro fázi výstavby indikována limitní akustická zátěž pro obytnou zástavbu ze stacionárních zdrojů hluku, řešit protihlukovou ochranu hygienicky chráněných objektů například zřízením mobilní protihlukové stěny s pohltivým povrchem kolem těchto stacionárních zdrojů (recyklační základny apod.).

### **III. Podmínky pro fázi provozu záměru:**

85. Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví.
86. Ihned po ukončení stavby zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření dalších nevhodných druhů do volné krajiny.
87. Zajistit obnovení původních travních porostů podle celé trati.
88. V rámci údržby minimalizovat používání herbicidních prostředků, tyto zcela vyloučit v úsecích trati přecházející vodoteče, údolní nivy, kontaktující mokřady, tůň a lokality soustavy Natura 2000 (s výjimkou případů, kdy je aplikace za stanovených podmínek vyžadována plánem managementu o lokality).
89. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí malých vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES. Udržovat průchodnost prvků ÚSES a VKP při střetu s optimalizovanou tratí.

## **Odůvodnění**

### ***Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:***

Dne 21. 7. 2015 předložil oznamovatel Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70994234, žádost o vydání závazného stanoviska ve smyslu Čl. II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“), ke stavebnímu záměru „Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2. stavba“ pro účely navazujícího řízení. Příslušný úřad v souladu s článkem II bodem 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. na základě obdržené žádosti ověřoval, zda je obsah stanoviska EIA v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA. Požadavky na obsah stanoviska jsou stanoveny výhradně v zákoně po novele, konkrétně v příloze č. 6 k zákonu po novele. Příslušný úřad se tedy při ověřování zabýval výhradně otázkou, zda obsah stanoviska věcně odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu po novele případně, zda jsou příslušné informace obsaženy alespoň v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 k zákonu před novelou, (Mgr. Michael Pondělíček, SUDOP Praha a.s., Praha, červenec 2010, dále jen „dokumentace“) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Milan Macháček, Jihlava, březen 2011, dále jen „posudek“).

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

1. Název záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska.*
2. Kapacita (rozsah) záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska.*
3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu – *uvedeno v části B.I.I. na 5. straně dokumentace*
4. Umístění záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska.*
5. Obchodní firma oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska.*
6. IČ oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska.*
7. Sídlo oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska.*
8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 10. - 19. straně stanoviska (část za výrokovou částí stanoviska).*

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

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

### Další požadavky přílohy č. 6 k zákonu po novele

– tj. označení příslušného úřadu, číslo jednací, datum vydání závazného stanoviska, otisk razítka příslušného úřadu, jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu – *uvedeno na první a poslední (20.) straně stanoviska.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že obsah stanoviska EIA po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu po novele, a to ve všech bodech kromě bodu I.3. (Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu), přičemž tento bod je uveden v části B.I.1. na 5. straně dokumentace. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu po novele je formální náležitostí závazného stanoviska, která nemá na výrokovou část závazného stanoviska ani odůvodnění žádný vliv, z věcného hlediska tedy tato skutečnost není podstatná.

Po ověření věcné stánky obsahu předmětného stanoviska EIA lze konstatovat, že jednotlivé kapitoly obsahují informace v dostatečné kvalitě a podrobnosti tak, jak požaduje zákon po novele, tzn., že stanovisko obsahuje mimo jiné jednoznačnou charakteristiku záměru (včetně údaje o celkovém rozsahu kolejových úprav a staničení jednotlivých železničních stanic), celkový závěr z provedeného posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zhodnocení technického řešení záměru, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí apod. Závěr z posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je pak podrobně uveden v dokumentaci a v posudku.

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

Stanovisko k předmětnému záměru bylo vydáno dne 15. 7. 2011. Platnost stanoviska byla dle § 10 odst. 3 tehdy platného zákona 5 let od jeho vydání. Stanovisko je tedy ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné.

S ohledem na výše uvedené dospěl příslušný úřad k závěru, že stanovisko č. j. 52856/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011 je v souladu s požadavky zákona po novele, a tedy i s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA.

### ***Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:***

Podmínky uvedené v tomto závazném stanovisku jsou stanoveny na podkladě procesu posuzování vlivů záměru „Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba“ na životní prostředí, tzn. byly převzaty ze stanoviska č. j. 52856/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011.

Na základě výše uvedených podkladů příslušný úřad ověřil, že obsah stanoviska EIA je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, a zároveň stanovil, které z podmínek uvedených ve stanovisku EIA jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Z původně stanovených podmínek ve stanovisku byly vypuštěny podmínky, které vycházely z legislativních předpisů (podmínka č. 48., 51., 54., 58.-60., 62., 64., 70., 77., 78., a 97.), dále byla opravena podmínka č. 61. v souladu s platným zněním zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Ostatní podmínky zůstávají nezměněny, pouze byly přechíslovány, a stávají se závaznými pro správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení.

V této souvislosti příslušný úřad upozorňuje, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních. Přesto (vzhledem

k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě záměru, ke které je navazující řízení vedeno. Podmínky tohoto závazného stanoviska, které se k navazujícímu řízení nebo k projednávané části, úseku nebo etapě záměru nevztahují, musí správní úřad, který vede navazující řízení, uvést v odůvodnění rozhodnutí s uvedením důvodů, proč tyto podmínky do rozhodnutí nepřevzal. Obdobně musí správní úřad, který vede navazující řízení, naložit i s podmínkami závazného stanoviska k ověření souladu, u nichž je prokazatelné, že již byly splněny.

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

*otisk kulatého razítka Ministerstva životního prostředí č. 27 v červené barvě*

**Ing. Miloslav Kuklík**  
ředitel odboru výkonu státní správy I  
Vršovická 1442/65, Praha 10  
PSČ 100 10

**Obdrží:**

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, (oznamovatel)

**Na vědomí:**

2. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Ing. Jana Vybíralová, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
3. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor stavebního úřadu, Masarykovo náměstí 1, 250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Váš dopis značky/ze dne	Naše značka	Vyřizuje/tel.:	Praha
12393/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-MaM / 22. 7. 2016	2304/500/16, 50647/ENV/16	RNDr. Hrušková/267123111	21. 9. 2016

Věc: **Žádost o závazné stanovisko dle ustanovení § 9a odst. 4, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů pro stavební záměr „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“ pro účely navazujícího územního řízení**

Dne 2. 8. 2016 předložil oznamovatel Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70994234, žádost o vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 4, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), pro výše uvedený stavební záměr, pro účely navazujícího řízení - územního řízení.

Oznamovatel předložil přípravnou dokumentaci (dokumentaci pro územní rozhodnutí) stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“, A Průvodní zprávu, B1 Souhrnnou technickou zprávu, SUDOP PRAHA a.s., zpracovanou v červnu 2016. Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále také „příslušný úřad“) toto posoudil jako žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí podle § 9a odst. 4 a 5 zákona. Závazné stanovisko k záměru „Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. Stavba“ podle Čl. II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, příslušný úřad již dne 4. září 2015 vydal pod č. j.: 1591/500/15, 49776/ENV/15.

Dalšími přílohami žádosti byly: tabulka „Úplný soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace“; závazné stanovisko Hygienické stanice Hlavního města Prahy, ze dne 9. 5. 2016, č. j. S-HSHMP18104/2016/04461; závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje, ze dne 10. 5. 2016, č. j. KHSSC 18591/2016; stanovisko a vyjádření MČ Praha 20, Odboru životního prostředí a dopravy, ze dne 8. 4. 2016, č. j. MCP20 4234/2015/OŽPD; vyjádření MČ Praha 14, starosty MČ Praha 14, ze dne 25. 4. 2016, č. j. ÚMČP14/16/22/STA; sdělení MČ Praha 9, Odboru životního prostředí a dopravy, ze dne 27. 5. 2016, č. j. P09 035475/2016-119 S P09 016872/2016; závazné stanovisko a vyjádření MHMP, Odboru ochrany prostředí, ze dne 29. 4. 2016, č. j. MHMP 763969/2016;



rozptylová studie; stanovisko KUSK dle § 45 i), zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ze dne 18. 5. 2015, č. j. 070207/2015/KUSK; stanovisko MHMP dle § 45 i), zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ze dne 15. 6. 2015, č. j. S-MHMP-0801691/2015/1/OCP/VI.

Stavba je navržena v souladu se zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, ve kterých je vedena jako stavba veřejně prospěšná.

Oznamovatel popsal změny oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění účinném do 31. 3. 2015, (dále jen „stanovisko EIA“). V průběhu přípravy stavby došlo k následujícím změnám:

1. Rozdělení záměru do čtyřech dílčích staveb - z důvodu zajištění postupné realizace záměru po samostatně zprovoznitelných celcích byla stavba rozdělena. Samostatnou realizací úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně) se nezmění provoz v ostatních částech posuzovaného záměru.
2. PHS nejsou navrženy - na základě změny legislativy a dopravní technologie byla pro uvedenou stavbu protihluková opatření (protihlukové stěny) vypuštěna.
3. Zvětšení světlé šířky propustku z 1,5 na 3,5 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s mostním objektem v km 18,541.
4. Zvětšení světlé šířky mostu z 7,0 na 9,0 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s tímto objektem v km 18,935.
5. Technologie bude umístěna v nevyužitých prostorech stávající výpravní budovy ŽST Praha-Horní Počernice - objekt bude upraven pro potřeby umístění technologie, řízení provozu, a to včetně přesunu čekárny pro cestující a osobní pokladny do jiných prostor. Novou provozní budovu v ŽST Praha-Horní Počernice tak není nutné navrhovat. Ke změně došlo na základě žádosti investora a změna nemá významný vliv na životní prostředí.
6. Zvětšení světlé šířky propustku z 1,0 na 2,0 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části na integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu - vedení cyklotrasy mostním objektem v km 22,464.
7. Stávající náspové těleso bude po obou stranách kolejiště rozšířeno svahovými stupni až na patu náspu - z důvodu kompletního propojování traťových kolejí č. 1, 2 a 101 stávající Odbočky Skály a změnou na Výhybnu Skály došlo k rozšíření os kolejí, nejedná se o významný zásah do životního prostředí.
8. Úprava podjezdové výšky mostu na min. 2,5 m - změna vyplývá ze současného stavu, kdy na objekt v km 12,144 nenavazuje žádná komunikace, pro kterou by bylo nutné dodržení stávající podjezdové výšky. Ve výhledovém stavu se předpokládá vedení cyklostezky tímto objektem a tím dodržení podjezdové výšky pouze min. 2,5 m.
9. Zvětšení světlé šířky mostu z 3,80 na 10,35 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu a požadavku dotčené městské části s ohledem na zlepšení dopravní infrastruktury související s tímto objektem v km 11,614.
10. Ostrovní a vnější nástupiště dl. 200 m, vč. přístupů na lávku přes ul. Chlumecká a žel. Trať, zastřešení, osvětlení informačního a orientačního systému - změnou nedojde k rozšíření záboru oproti původní dokumentaci EIA, nemění se poloha kolejí, pouze se vloží do prostoru kolejiště nástupiště, která již byla s původním návrhem posouzeným procesem EIA koordinována. Tato změna nemá významný vliv na životní prostředí.
11. Zvětšení světlé šířky propustku z 0,9 na 3,5 m - změna je realizována vzhledem k současnému technickému stavu objektu v km 6,727 a požadavku dotčené městské části na integraci infrastruktury pro cyklistickou dopravu.
12. Nový podchod šířky 2,5 m s přístupem na východní konec ostrovních nástupišť ŽST Praha-Vysočany - zlepšení přestupních vazeb a přestupní doby na autobusy MHD na náměstí OSN. Změna provedena na žádost investora.

13. Objekt nové výpravní budovy ŽST Praha-Vysočany v úrovni ul. Paříkova/Podnádražní - objekt byl rozdělen na dva - první sloužící pro odbavení cestujících a druhý pro obchodní vybavenost - důvodem je změna koncepce řešení nové odbavovací budovy ŽST Praha-Vysočany jako náhrada za stávající demolovanou výpravní budovu v úrovni stávajícího kolejiště. Jedná se o technickou úpravu projektu, která nerozšiřuje vlastní stavbu.
14. Změna lokality/plochy pro recyklaci kameniva z odtěženého šterkového lože - z důvodu požadavku procesu EIA a nemožnosti umístění základny na původní navržené ploše ve Mstěticích byla nově pro recyklaci odtěženého šterkového lože navržena lokalita v ŽST Praha-Libeň, obvod Stadler, která je již v současnosti využívána jako recyklační základna. Posouzením emisních zátěží v přílehlém okolí recyklační základny se zabývá rozptylová studie, která ve svých závěrech uvádí, že realizace stavby nebude pro své okolí příčinou překročení závazných imisních limitů a nepovede k výraznějšímu zhoršení stávající situace v dané lokalitě. Změna proto nemá významný zhoršující vliv na životní prostředí.

V souladu s příslušným ustanovením zákona příslušný úřad, který původní stanovisko EIA č. j. 52856/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011 vydal, ověřil na základě této žádosti a předložené dokumentace, že:

V uvedeném záměru „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)“

**nedošlo k podstatným změnám,**

které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho rozsahu nebo ke změně jeho umístění a způsobu užívání, a v souladu se zněním ust. § 9a odst. 4 zákona („...*Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad závazné stanovisko nevydává.*“) o tomto informuje oznamovatele a příslušný správní úřad v souladu s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, prostřednictvím tohoto vyjádření.

Ing. Miloslav Kuklík  
ředitel odboru výkonu státní správy I

**Na vědomí:**

1. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Ing. Jana Vybíralová, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
2. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor stavebního úřadu, Masarykovo náměstí 1, 250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
3. Městský úřad Čelákovice, odbor výstavby, náměstí 5. května 1, 250 88 Čelákovice