

Doplňující údaje:

0	05/2020	1.vydání	Mgr. Petrů, MSc. v.r.	Mgr. Petrů, MSc. v.r.	Mgr. Veselá v.r.	Mgr. Gabriel v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 					Souprava:	
Zhotovitel: Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166 e-mail: ecological@ecological.cz 						
Projekt: „Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla“					Číslo projektu:	310/20072
					VP (HIP):	Mgr. Petrů, MSc.
					Stupeň:	DÚR
KÚ: Hlavní město Praha		OÚ/MÚ: Úřad městské části Praha 6			Datum:	05/2020
Obsah: Vliv stavby na životní prostředí					Archiv:	
					Formát:	
					Měřítko:	
					Část:	Příloha:
					B.6.1	-

Objednatel: METROPROJEKT Praha a.s.

I.P. Pavlova 2/1786

120 00 Praha 2

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

Ecological Consulting a.s.

Legionářská 1085/8

779 00 Olomouc

IČ 25873962 DIČ CZ25873962



květen 2020

Mgr. Anna Petřů, MSc.

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1x digitální verze:

METROPROJEKT Praha a.s.

1x digitální verze:

Ecological Consulting a.s.

Řešitelský kolektiv:

Mgr. Anna Petrů, MSc. – obecná ochrana přírody

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Mgr. Tereza VESELÁ – obecná ochrana přírody, technické složky životního prostředí

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Tereza KARDINÁLOVÁ – obecná ochrana přírody, odpadové hospodářství

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Pavel ČTVRTLÍK – dendrologie

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Bc. Dan ZAHRADNÍK – dendrologie, náhradní výsadby

Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, pobočka Brno, tel. 513 034 173

Ing. Daniel PUŠ – hluková studie

EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, 108 00 Praha 10, tel. 274 784 927

Mgr. Martina FIALOVÁ, Ph.D. - botanika, zoologie, krajinný ráz

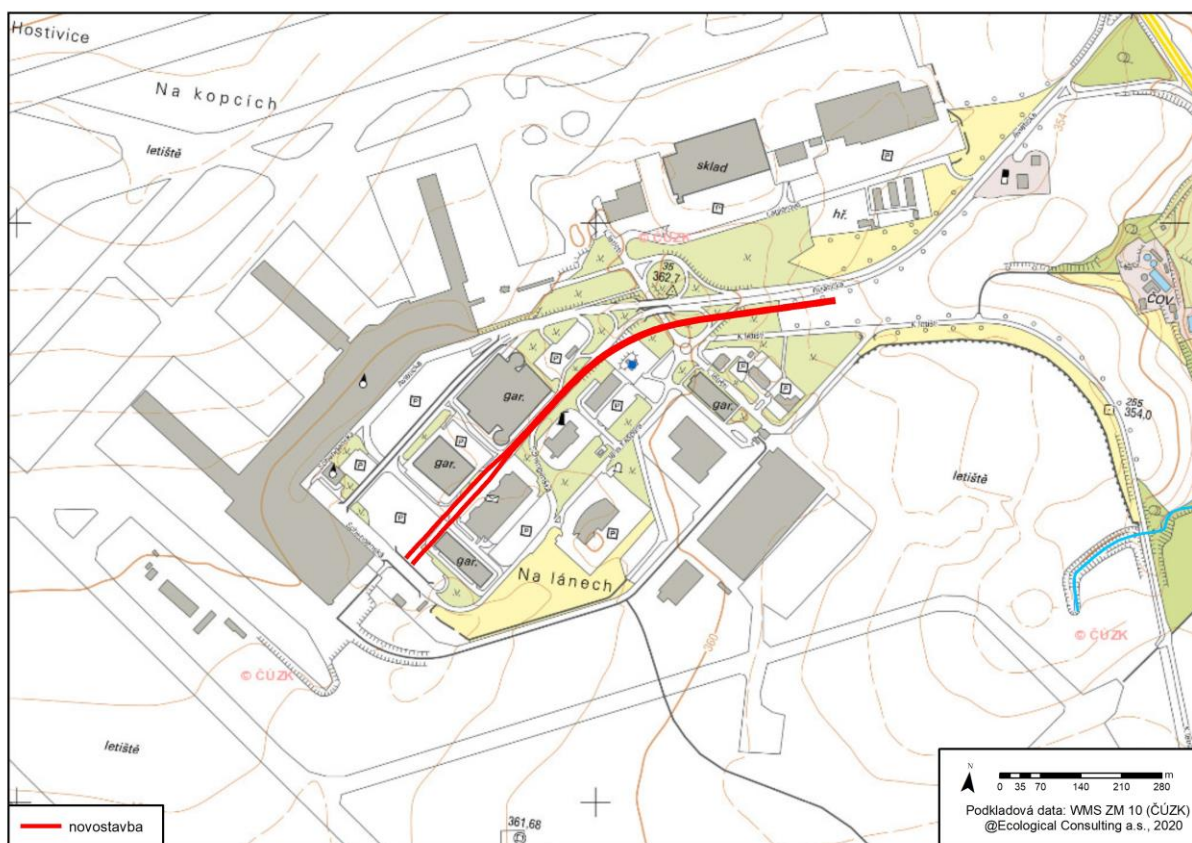
- autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Natura 2000) (rozhodnutí MŽP č. j. 52174/ENV/15-2452/630/15)
- autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (rozhodnutí MŽP č. j. 13802/ENV/15/850/610/15)

OBSAH:

ÚVOD.....	5
A) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	6
A. 1. OVZDUŠÍ	6
A. 2. HLUK	7
A. 3. VODA	10
A. 4. ODPADY	12
A. 5. PŮDA	13
B) VLIV STAVBY NA PŘÍRODU A KRAJINU	16
B. 1. OCHRANA DŘEVIN	16
B. 2. OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ	17
B. 3. OCHRANA ROSTLIN	17
B. 4. OCHRANA ŽIVOČICHŮ	18
B. 5. ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	18
B. 6. NEROSTNÉ SUROVINY	19
B. 7. ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	19
B. 8. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY	21
C) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	22
D) NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA.....	22
E) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	41
POUŽITÉ PODKLADOVÉ MATERIÁLY.....	45
PŘÍLOHY.....	46

ÚVOD

Tato část dokumentace se zabývá vlivem realizace stavebního záměru na životní prostředí v dotčené lokalitě a širším okolí stavby. Předmětem záměru je výstavba úseku plně elektrifikované železniční trati (Praha Dlouhá Míle – Praha Letiště Václava Havla) a železniční stanice Praha Letiště Václava Havla. Dokument je členěn podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, v platném znění.



Obr.1: Umístění stavby

a) VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a. 1. Ovzduší

Klimatická charakteristika území

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

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

Vlivy v období výstavby

Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálů, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázni dodavatelů stavby a na zvolené technologii stavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sytkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce 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 zaplachtovány
- zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu

Celkově lze konstatovat, že znečištění ovzduší způsobené vlivem období výstavby stavebního záměru bude plně reverzibilní a při dodržení navržených opatření nebude mít významný dlouhodobý negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Vliv v období provozu

Předmětem záměru je výstavba plně elektrifikované železniční trati (úsek Praha Dlouhá Míle – Praha Letiště Václava Havla) a železniční stanice Praha Letiště Václava Havla. Drážní stavba tedy nebude zdrojem znečišťování ovzduší. V etapě provozu se předpokládá, že železniční doprava převezme velkou část dopravy silniční (osobními automobily a autobusy) v území, v tomto kontextu je možné navrhovaný stav označit jako pozitivní řešení z hlediska kvality ovzduší.

a. 2. Hluk

Hluk v době výstavby

Etapa výstavby bude zdrojem hluku, který může ovlivnit akustické parametry v území. Z hlediska zdrojů hluku uvažovaných v etapě výstavby je třeba zohlednit staveništní a mimostaveništní dopravu, provoz strojů a zařízení na staveništi a hlukovou zátěž ze stavebních dvorů a zařízení stavenišť. Během procesu výstavby je posuzován nejnepříznivější stav, kdy mechanizace pracuje v blízkosti chráněného venkovního prostoru staveb a současně

je uvažován prakticky nepřetržitý provoz nasazené strojní mechanizace během denní doby (práce v noci nejsou uvažovány). Výsledné hladiny akustického tlaku jsou porovnávány s hygienickým limitem 65,0 dB pro denní dobu (7:00 – 21:00).

Během stavebních prací pravděpodobně dojde k překročení hygienického limitu. Toto hlukové zatížení bude trvat v řádu několika hodin během jednotlivých dní.

V rámci projektové dokumentace bude zpracována hluková studie pro období výstavby záměru. Stavební postupy je třeba specifikovat a rozfázovat tak, aby byl minimalizován negativní dopad na zdraví obyvatel dotčených lokalit.

Hluk v době provozu

Pro vyhodnocení vlivu hluku v době provozu byla zpracována Hluková studie, která je součástí projektové dokumentace B.6.3 Hluková studie. Předmětem studie bylo vyhodnocení akustické situace z železničního provozu před a po realizaci stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“.

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

Popis navržených PHS je uveden v následující tabulce.

Tab. 1: Rozsah navržených protihlukových stěn u trati Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla

Ozn.	Staničení [km]	Pozice	Výška nad temenem kolejnice [m]	Umístění	Zvuková pohltivost vnitřní/vnější strana	Lokalita
PHS 01*	7,200–7,520	Vpravo	1,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 02**	8,064–8,305	Vlevo	4,5 (zalomení horního okraje)	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Veleslavín

Ozn.	Staničení [km]	Pozice	Výška nad temenem kolejnice [m]	Umístění	Zvuková pohltivost vnitřní/vnější strana	Lokalita
			1×1 m)			
PHS 03	8,400–8,525	Vpravo	1,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 04	8,610–8,750	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Veleslavín
PHS 05	9,275–9,560	Vlevo	4,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
PHS 06	9,390–9,540	Vpravo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,540–9,560	Vpravo	3,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,540–9,584	Vpravo	3,5	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Liboc
	9,584–9,725	Vpravo	3,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,725–9,884	Vpravo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,884–9,980	Vpravo	1,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
PHS 07	9,560–9,580	Vlevo	2,2	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Liboc
	8,580–9,725	Vlevo	2,5	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,725–9,984	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	pohltivá / odrazivá	Liboc
	9,980–10,033	Vlevo	4,0	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Liboc
PHS 08	10,480–10,625	Vlevo	2,0	3,5 m od osy koleje / koruna zemního valu	odrazivá / odrazivá	Ruzyně
PHS 09	10,800–10,915	Vlevo	1,5	3 m od osy koleje / koruna zemního valu	odrazivá / odrazivá	Ruzyně
	10,915–11,080	Vlevo	1,0	3,5 m od osy koleje	odrazivá / odrazivá	Ruzyně

Pozn.: * PHS 01 navržena pouze pro přechodný stav. Ve výhledovém stavu nebude PHS 01 potřebná, jelikož je v jejím místě železniční trať vedena v tunelu.

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

Kategorie vzduchové neprůzvučnosti je pro všechny navrhované PHS minimálně B2. Kategorie zvukové pohltivosti je v případě zvukově pohltivé PHS minimálně A4, v případě odrazivé PHS A1.

Vibrace

Hodnocení vibrací nebylo pro plánovanou stavbu „Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla“ provedeno vzhledem k povaze záměru, kdy se jedná o novostavbu trati vedenou mimo obytnou zástavbu.

a. 3. Voda

Spotřeba a zdroje vody ve fázi výstavby

V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody potřebné na zkrápění stavenišť, či pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období provádění prací a souvisejícím 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. Zde je třeba ještě upozornit na skutečnost, že v případě nutnosti odběru vody z vod povrchových bude na takovýto odběr vydáno řádné vodoprávní povolení příslušným orgánem státní správy.

Bude také nutné zajistit vodu pro technické zázemí na plochách stavenišť, která bude spotřebovávána především v souvislosti s mytím rukou (zařízení stavenišť jsou již dnes standardně vybavena chemickým WC). V úsecích nově budované části trati bude pitná voda na zařízení stavenišť dovážena balená, přičemž její množství je odhadováno na 6 l na osobu za den.

Spotřeba a zdroje vody ve fázi provozu

V období provozu posuzované stavby bude voda spotřebovávána pouze v rámci běžného provozu vlakových souprav a pozemních objektů. Nově vznikne spotřeba vody v nově vybudovaných železničních stanicích (realizace nových vodovodních přípojek).

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

Hydrologická charakteristika

Zájmová lokalita je součástí povodí Vltavy (povodí 3.řádu č. 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí) a náleží k úmoří Severního moře.

Celé území odvodňuje Vltava, do které se vlévají veškeré drobné vodoteče širšího zájmového území. Vltava (č.h.p. 1-06-01) pramení v 1172 m n. m. na Šumavě, ústí zleva do Labe u Mělníka. Plocha povodí je 28090 km², délka toku 439,2 km. Vltava je osou Prahy.

Trať nepřichází do bezprostředního kontaktu s žádným vodním tokem. Nejbližší vodotečí je Kopaninský potok vzdálený cca 615 m východním směrem.

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

Vodní útvary povrchových vod

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

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

Tab. 1: Hodnocení chemického, fyzikálně – chemického, ekologického a celkového stavu vodních útvarů povrchových vod

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

Citlivé oblasti

Ve smyslu nařízení vlády č. 401/2015 Sb. se všechny útvary povrchových vod na území ČR, tedy i vody v okolí zájmové lokality, vymezují jako citlivé oblasti s následnou odpovídající ochranou (emisní standardy pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do vod povrchových ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech dle přílohy č. 1 výše zmíněného nařízení vlády).

Zranitelné oblasti

Dle vodního zákona (č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění) jsou zranitelné oblasti území, kde se vyskytují povrchové a podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako

zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

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

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

a. 4. Odpady

Odpady vznikající při výstavbě záměru

Převážnou část odpadů, vznikajících v rámci realizace záměru, budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ (vyhl.č. 93/2016 Sb.) do skupiny č. 17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst). Část vznikajících materiálů je možno využít v souladu s výše uvedenými požadavky zákona o odpadech a to jako vhodné recykláty na téže stavbě nebo na stavbách jiných při dodržení podmínky vhodnosti použití předmětných odpadů jako materiálu, zejména vyhlášky č. 294/2005 Sb., v platném znění.

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

Předpokládané množství a jednotlivé druhy odpadů, které vzniknou v rámci výstavby při realizaci jednotlivých SO/PS jsou uvedeny v části dokumentace B.6.4 Odpadové hospodářství.

Odpady vznikající při provozu záměru

V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. Dále se bude jednat o odpady uvedené v Katalogu odpadů 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 železničních stanic a zastávek.

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

Navrhovaná novostavba trati směrem k letišti je vedena z části po zemědělské půdě, která je zahrnuta do nejvyšší 1. třídy ochrany (BPEJ 21000). Dále jsou pozemky ve správě Letiště Praha, a.s.

Část stavby bude realizována na pozemcích zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor ZPF je navržen v rozsahu 3150 m². Dále dojde k dočasnému záboru pozemků na celkové ploše 4809 m². Doba těchto záborů bude nad 1 rok.

Stavba nevyžaduje zábor pozemků PUPFL, ani nezasahuje do ochranného pásma lesa, tzn. do území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků.

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

Specifikace záborů ZPF

K trvalým a dočasným záborům ZPF dojde v katastrálním území Ruzyně.

Celková plocha trvalých záborů ZPF je 3167 m² a jsou požadovány z důvodu umístění nového tělesa trati a souvisejícího zařízení.

Celková plocha dočasných záborů ZPF je 14712 m² a jsou požadovány zejména z důvodu realizace přípojek/přeložek sítí (kabelových tras), dále v souvislosti se zřízením zařízení stavenišť a dočasných přístupových komunikací ke stavbě.

Na plochy trvalého a dočasného záboru s délkou trvání nad 1 rok se vztahuje řízení podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, o udělení závazného stanoviska – souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF.

Tab. 2.: Přehled pozemků ZPF určených k trvalému a dočasnému záboru

Číslo parcely KN	Vlastník	Druh pozemku	BPEJ	Třída ochrany	Výměra KN (m ²)	Trvalý zábor (m ²)	Dočasný zábor (m ²)
2580/52	Správa Letiště Praha, s.p. K letišti 1019/6, Ruzyně, 16100 Praha 6	orná půda	21000	I.	7860	3167	4693
2580/104	Letiště Praha, a.s. K letišti 1019/6, Ruzyně, 16100 Praha 6	orná půda	21000	I.	102	-	102
1228	Výzkumný ústav rostlinné výroby, v. v. i. Drnovská 507/73, Praha, Ruzyně, 16100	orná půda	20100	I.	73873	-	6936
1255	Výzkumný ústav rostlinné výroby, v. v. i. Drnovská 507/73, Praha, Ruzyně, 16100	orná půda	20100	I.	9268	-	2981

Poplatky za odnětí

Dle §11a odst. 1a) zákona 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro stavby drah, včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát.

Poplatek za dočasné odnětí:

BPEJ 21000 (tř. ochrany 1, koef. 9) – zákl. cena 15,82 Kč/m²

Výměra dočasného odnětí ZPF nad 1 rok celkem *14 712 m²*

Výše poplatku za odnětí nad 1 rok (za 12 měsíců)

20 947 Kč

Návrh rekultivace po dočasném záboru nad 1 rok

Cílem rekultivace je uvedení dotčené půdy z dlouhodobých dočasných záborů do původního stavu. Rekultivace bude sestávat z technické a biologické části. Je navržena na 2 roky.

Z plochy dočasného záboru nad 1 rok bude sejmout humusový horizont v mocnosti dle pedologického průzkumu. Dále bude terén urovnán a po skončení využívání ploch, z nich budou odstraněny veškeré následky stavební činnosti (stavební suť, popřípadě kontaminovaná zemina), plochy budou urovnány, rozryty zemědělskou technikou, pokryty humusovým horizontem v původní tloušťce a následně bude provedena biologická rekultivace. V první fázi biologické rekultivace se mechanicky upravená plocha zahnojí organickými hnojivy a hladina živin se doplní minerálními hnojivy, bude provedena příprava půdy a vysetí ozimé směsky. Ve druhé fázi bude ozimá směs zaorána, pozemky zahnojeny a vyseta jarní směska, která bude koncem roku zaorána hlubokou orbou. Účelem této rekultivace je obohatit půdu organickými hnojivy a zlepšit fyzikální a biologické podmínky v půdě pro pěstování zemědělských plodin, plocha bude sloužit jako orná půda. Výsledný půdní profil po provedené rekultivaci bude shodný s profilem před rekultivací.

1. rok - urovnání plochy, odstranění následků stavební činnosti, nanesení humusového horizontu, zahnojení, doplnění živin, orba, výsadba ozimé směsky
2. rok – hnojení, příprava půdy, setí jarní směsky, sečení, hluboká orba

Technická rekultivace:

1. rok

urovnání plochy,
odstranění následků stavební činnosti,
sběr kamenů,
nanesení humusového horizontu

Biologická rekultivace:

1. rok

Hnojení: vápnění 4t/ha, hnojení kompostem 60t/ha

Průmyslová hnojiva:

- superfosfát 0,8 t/ha
- síran amonný 0,4 t/ha

- sůl draselná 0,5 t/ha
- ledek vápenatý 0,2 t/ha

Střední orba, příprava (smykování, sběr kamene, vláčení), setí ozimé směsky (+ válení)

2. rok

Zaorání ozimé směsky

Průmyslová hnojiva:

- superfosfát 0,8 t/ha
- síran amonný 0,4 t/ha
- sůl draselná 0,5 t/ha
- ledek vápenatý 0,2 t/ha

Příprava (smykování, vláčení), setí jarní směsky (+ válení), sečení a rozřezání směsky, hluboká zimní orba

b) Vliv stavby na přírodu a krajinu

b. 1. Ochrana dřevin

Realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře.

Rozsah kácení dřevin vychází z podrobného terénního dendrologického průzkumu, který byl proveden na základě požadavků objednatele a je součástí dokumentace. Celkem je navrženo k odstranění 138 dřevin rostoucích mimo les, z nichž 77 dosahuje rozměrů nad 80 cm v obvodu ve výšce 130 cm nad zemí a cca 4 606 m² zapojených porostů dřevin.

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

Opatření k ochraně dřevin před negativními účinky stavby

Při rekonstrukci je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem, který by měl obklopotvat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je

nutné opatřit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny stromu) rozšířená o 1,5 m do stran (ČSN 83 9061). Je nutné, aby ochranné bednění či plot zakrývaly také kořenové náběhy!! Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně, bude třeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 2 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřeviny nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem! Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřeviny nesmí být zakládána ohniště ani nesmí se zde nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru! Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu!

Inventarizace dřevin je samostatnou částí projektové dokumentace – B.6.2 Dendrologický průzkum.

b. 2. Ochrana památných stromů

V trase stavby se nenachází žádný památný strom. Nejbližše záměru se nachází Lípa svobody v městské části Praha – Předná Kopanina ve vzdálenosti cca 1,5 km, který nebude plánovanou stavbou dotčen.

b. 3. Ochrana rostlin

Plánovaná stavba železniční trati je z větší části situována do zastavěného území areálu letiště Václava Havla. V prostoru drážních km 16,1 až 16,3 trasa prochází plochami intenzivně obhospodařovaných polí s převahou kulturních a rudérálních druhů vegetace.

V dotčeném a přilehlém území byl proveden botanický průzkum (Fialová 2017), při kterém v prostoru plánované stavby ŽST Letiště Praha – Letiště Václava Havla nebyla zaznamenána přítomnost druhů zvláště chráněných dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění ani druhů evidovaných v Červeném seznamu (Grulich 2012).

Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na zavlečení a šíření invazivních druhů rostlin, např. křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) evidované v prostoru liniových staveb v blízkém okolí či bělotrnu kulatohlavého (*Echinops sphaerocephalus*) v okolí staveniště ČOV východně od plánované stavby (Fialová, 2017) v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. V případě vzniku ložisek výskytu tyto druhy doporučujeme okamžitě likvidovat.

b. 4. Ochrana živočichů

Stavba železniční trati je z hlavní části situována do zastavěného území, pouze ve východní části lokality trasa okrajově prochází polními ekosystémy (v celkové délce cca 200 m). Vzhledem k umístění záměru nepředpokládáme výskyt zvláště chráněných druhů živočichů, jejich výskyt však nelze definitivně vyloučit. Dle zoologického průzkumu (Fialová 2017) byla v širším okolí plánované stavby zaznamenána přítomnost několika zvláště chráněných druhů. Jedná se o čmeláky rodu *Bombus*, ve vazbě na pole byla zjištěna přítomnost koroptve polní (*Perdix perdix*) a na polních plochách byl potvrzen také výskyt křečka polního (*Cricetus cricetus*). Křeček polní je vázán na určité druhy vyseté plodiny, zároveň nelze vzhledem k populačním cyklům tohoto druhu a harmonogramu plánované stavby předpovědět jeho výskyt v dalších letech.

Z tohoto důvodu není potřeba žádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

b. 5. Zvláště chráněná území

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

Trasa stávající i nové železniční trati nepřichází do přímého kontaktu s žádným zvláště chráněným územím. Severovýchodně od letiště leží (ve vzdálenosti cca 930 m od plánované železniční trati) Přírodní památka Opukový lom Přední Kopaniny. V širším okolí současné trasy železniční trati se nachází tři maloplošná zvláště chráněná území. Jedná se o PP Kněživka a PR Divoká Šárka. Všechna tato území jsou od záměru oddělena městskou zástavbou, není tedy předpoklad jejich negativního ovlivnění realizací záměru.

Severně od stávající železniční trati a východně od plánované novostavby železniční trati se rozkládá Přírodní park Šárka – Lysolaje.

b. 6. Nerostné suroviny

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

Nejbližše se nachází ložisko nevyhrazených nerostných surovin Přední Kopanina (pro kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu a stavební kámen), vzdálené cca 1070 m od trati.

V blízkém okolí záměru se nevyskytují sesuvná území.

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

b. 7. Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

VKP ze zákona

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

Posuzovaná plánovaná železniční trať nekřížuje žádné vodní toky ani se v jejím bezprostředním okolí nenacházejí. Nejbližším tokem je Kopaninský potok vzdálený cca 615 m východním směrem.

VKP registrované

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

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

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

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- lokální

Dle ZÚR hlavního města Prahy je východně podél Pražského okruhu navržen nadregionální biokoridor N/8 (v současné době nefunkční). Ke křížení nově navržené trati s tímto biokoridorem však nedochází. S jinými nadregionálními a regionálními prvky ÚSES nepřichází posuzovaný záměr do kontaktu.

Migrační prostupnost

Záměr neprochází migračně významným územím ani nekříží dálkový migrační koridor pro velké savce. Trasa se nachází v blízkosti současných migračních překážek a to současné železniční trať směrem k žst. Praha–Veleslavín, dálnici D0 (Pražský okruh) a na ni navazující silnici I/7. Navíc se záměr nachází v intravilánu Prahy či v jeho sousedství.

Liniové stavby mohou způsobovat fragmentaci krajiny a přerušení migračních tras živočichů, proto je důležité v rámci projektové fáze řešit křížení záměru s možnými migračními trasami, či s dálkovými migračními koridory. V další fázi projektové dokumentace proto doporučujeme zpracování studie migrační prostupnosti.

Krajinný ráz

Realizací záměru dojde k umístění nové liniové stavby do bezprostředního prostoru letiště Václava Havla, přičemž z větší části bude situována do již zastavěného území, resp. bude vedena tunelem. Pro posouzení míry vlivu stavby na krajinný ráz nebylo vypracováno

samostatné posouzení, protože z povahy stavby lze konstatovat, že realizace záměru bude představovat minimální zásah do krajinného rázu.

b. 8. Kulturní památky a archeologické nálezy

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

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

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

Archeologická a paleontologická naleziště

Dle veřejného přístupu k archeologickým datům na <http://npu.cz> (Národní památkový ústav) náleží posuzovaný záměr v téměř celém svém rozsahu do kategorie UAN II (území, kde je pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 – 100%). Nachází se také v blízkosti území kategorie UAN I. (území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů). Vzhledem k tomuto lze předpokládat výskyt archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

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

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

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Záměr modernizace a novostavby železniční trati neprochází žádnou z lokalit soustavy Natura 2000. Nejbližší se nachází EVL (evropsky významná lokalita) Zákolanský potok. Chráněné území je vzdáleno cca 4 km (severozápadně od trati) a je oddělené komunikacemi a městskou zástavbou, není tedy předpoklad negativního vlivu na tuto lokalitu, resp. na lokality sítě Natura 2000.

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

Předmětný záměr byl posouzen dle zákona 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Souhlasné stanovisko bylo vydáno dne 26.1. 2009 (č.j. 6015/ENV/09), prodlouženo dne 9. 6. 2011 (č.j. 43572/ENV/11) a 31. 5. 2016 (č.j. 24403/ENV/16). Dne 20. 6. 2016 bylo vydáno závazné stanovisko k ověření souladu obsahu stanoviska (z roku 2009), ve kterém jsou uvedeny (aktualizovány dle platné legislativy a s ohledem na požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU) podmínky pro následující řízení.

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

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

I. Územně plánovací opatření

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

Vypořádání: *Netýká se předkládaného úseku tratě.*

II. Technická opatření pro přípravu záměru

1. Obyvatelstvo

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

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

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

Vypořádání: Je zpracováno v rámci POV.

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

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby, podmínka bude splněna.

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

Vypořádání: Netýká se předmětného úseku tratě.

6) V dalším stupni projektové přípravy záměru prověřit neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjistit velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesnit požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé stavby. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků ověřit jejich vlastnosti měření.

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

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

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

8) Dokumentace pro územní rozhodnutí bude obsahovat výkres situace záměru se zákresem izofony hladiny akustického tlaku působené záměrem v ochranném pásmu dráhy pro denní i noční dobu ($LA_{eq} = 60/55$ dB) a mimo ochranné pásmo ($LA_{eq} = 55/50$ dB). Tato situace bude projednána s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy. V případě potřeby bude stanoven návrh ochranného pásma včetně jeho režimu a opatření pro ochranu chráněných objektů před hlukem.

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

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

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

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

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

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

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

Vypořádání: Akustické limity jsou splněny.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Zajistí zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací.

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

Vypořádání: Zajistí zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací.

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

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

2. Voda

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

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

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

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

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

18) Součástí další projektové přípravy záměru bude pro oblast prostoru železniční stanice Veleslavín vypracování detailnějšího hydrogeologického průzkumu, jehož cílem bude návrh podrobnějších a detailněji zpracovaných návrhů řešení založení této stanice tak, aby byly minimalizovány dopady zahloubení této stanice ve vztahu k proudění podzemních vod a odvodnění prostoru stanice; prověřit možnost zajištění jímání vody a její drénování již za zárubní zdí.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

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

3. Půda a horninové prostředí

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

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

21) Odpady z částí stavby reprezentovaných vzorky K1, K2, K4, K5, K7, K8, K9 a K11 nebude možné bez další úpravy využívat na povrchu terénu; je doporučeno odpady vznikající při rekonstrukci stavby podrobit úpravě před dalším případným využíváním na povrchu terénu; jako vhodné se jeví rozdělení odpadů na frakci kamení a frakci zemin a s frakcemi nakládat

dále samostatně (zejména s odpady z míst stavby se zjištěnými vyššími obsahy organických látek); kamení využívat bez omezení; zeminy podrobit úpravě biodegradací organických škodlivin a následně po splnění požadavků stanovených ve vyhlášce č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, je využít na povrchu terénu nebo je použít jako materiál k technologickému zabezpečení skládky.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

4. Ochrana přírody a krajiny — Stromovka a Královská obora

Vypořádání: Body 22 – 35 Netýká se předkládaného úseku trati

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

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

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

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

následující zásady je nutno pokládat za vstupní minimum:

- Zajistit pažení v horní části stavební jámy kotvenými pilotovými stěnami ve dvou úrovních s využitím kotveného a teclmicky zajištěného skalního svahu.
- Pro urychlení výstavby a za účelem minimalizace rozměrů stavební jámy využít dvouplášťového ostění s tím, že vnější plášť (v rozsahu klenby a opěr) z vyztuženého stříkaného betonu bude sloužit jako ztracené bednění pro betonáž definitivního ostění a jako ochranná vrstva izolace proti vodě.

- Další postup výstavby pojmout jako u ražených tunelů (provedení mezilehlé izolace, montáž výztuže a následná betonáž definitivního ostění pomocí bednicího vozu, tedy veškeré činnosti provádět zevnitř z tunelu a tak minimalizovat stavební jámu.
- Do Plánu organizace výstavby důsledně promítnout všechny projednané a odsouhlasené požadavky na technické zmírnění prostorových nároků otírky tunelu a výstavby nového tunelu.
- Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél pravé (severní) strany profilu kolejiště ve směru staničení s výjimkou uvolnění kolejového tělesa, resp. průjezdného profilu od náletů s tím, že pro řešení ochranného pásma trolejového vedení bude důsledně provedeno selektivní vyhodnocení každého zásahu na každém stromu podél trati.

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

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

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

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

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

31) V dalším stupni projektové dokumentace upřesnit pro oblast Stromovky odůvodněný rozsah přímých zásahů do mimolesních porostů dřevin a minimalizovat manipulační plochy v tomto prostoru; veškerá odůvodněná kácení realizovat pouze v období vegetačního klidu a

způsobem, který zabezpečí, že sousední ponechávané porosty nebudou poškozovány pádem kácených stromů.

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

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

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

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

5. Ochrana přírody a krajiny — Dřeviny

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

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

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

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

38) V dalším stupni projektové dokumentace připravit k realizaci takové řešení zdvoukolejnění trati, které umožní jednoznačně zachovat stromy podél ulice Pod tratí v km 9,470 - 9,600 včetně toho, že způsob jejich zachování bude předmětem Plánu organizace výstavby (i ve vazbě na řešení protihlukové stěny).

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se posuzovaného úseku trati

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

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

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku trati

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

6. Ochrana přírody a krajiny — Flóra a fauna

54) V rámci prováděcí projektové dokumentace stavby zopakovat podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu rozvoje biocenóz v prostorech Stromovky, ruderálních lad u Kopaninského potoka a v prostorech mezi nádražím Veleslavín a Libockým rybníkem včetně Libockého rybníka a stávajícího náspu nad rybníkem.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

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

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

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

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

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

58) Prostor Stromovky a Královské obory důsledně vyloučit z úvah o realizaci stavebního dvora nebo zařízení staveniště s tím, že otevření tunelu bude řešeno v zúženém profilu stavební jámy včetně jejího statického a stavebně-technického zabezpečení a manipulační pás bude omezen jen na profil stávající dvoukolejné trati.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Průhledné plochy budou zajištěny proti střetu s ptáky.

7. Ochrana přírody a krajiny — ÚSES a VKP

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

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

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

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

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

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

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

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

8. Ochrana přírody a krajiny — Krajina

72) V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování samostatného projektu sadových úprav pro stanici Dlouhá Míle s tím, že je nutno pohledově rozčlenit velké plochy a sektory použitím skupinové, pásové a liniové výsadby stromů, v prostorech kolem přemostění kolejí spojovacími komunikacemi, západního vstupního areálu a kolem nástupišť autobusového terminálu uplatnit i kombinovanou výsadbu stromů a keřů.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

9. Ostatní

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

III. Opatření pro fázi realizace záměru

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

Vypořádání: Bude splněno.

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

Vypořádání: Bude řešeno při realizaci stavby.

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

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

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

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

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

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

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

Vypořádání: Splnění zajistí zhotovitel stavby

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

Vypořádání: Je věcí zhotovitele stavby. Podmínka bude plněna.

90) Vyloučit z úvah o lokalizaci zařízení staveniště pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin, pro zařízení staveniště přednostně využít drážní pozemky, v nezbytných případech větší plochy orné půdy horší kvality, v návaznosti na vedení trasy; nezbytně nutná zařízení staveniště řešit v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů.

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

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

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

IV. Opatření pro fázi provozu záměru

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

Vypořádání: Podmínka bude splněna.

V. Kompenzační opatření

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

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

- posílení funkce zvláště chráněného území Královská obora výsadbou podél nového tunelu včetně realizace obnovy dendrologické sbírky,
- posílení funkce lokálního biokoridoru L4/238 výsadbou dřevin v prostoru mezi břehem Litovicko-Šáreckého potoka a nádražím Veleslavín směrem k hotelu Krystal,
- kompletní osázení prostoru stavebního dvora u areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby po zrušení stavebního dvora jako součást realizace nadregionálního biokoridoru,
- výsadbu podél levé strany souběhu s ulicí Evropská,
- výsadbu podél levé (západní) strany souběhu s vedením expresního silničního okruhu,

- komplexní začlenění stanice Dlouhá Míle do krajiny kolem komunikací terminálu s ohledem na rozhledové parametry na křižovatkách.

Vypořádání: Netýká se předkládaného úseku tratě.

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

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. Ochranná a bezpečnostní pásma jsou dána takto:

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

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

- ochranné pásmo plynovodů
 - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu
 - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu
 - u technologických objektů 4 m od půdorysu
- u vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu činí ochranné pásmo v běžných případech 1,5 až 2,5 m od okraje potrubí (zák. č. 274/2001 Sb.)

- u silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- u silnic II. nebo III. třídy místní komunikace II. třídy se ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu
- ochranné pásmo dráhy celostátní, regionální je vymezeno jako prostor po obou stranách dráhy do 60 m od osy krajní koleje, ale nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy a pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h platí ochranné pásmo po obou stranách dráhy do 100 m od osy krajní koleje
- pro dálkové podzemní kabely telekomunikačních sítí a všechny zařízení, která jsou součástí těchto vedení, jsou vzdálenosti stanovené zákonem o telekomunikacích a jeho prováděcí vyhláškou, a to ochranné pásmo široké 2 m, s hloubkou i výškou 3 m měřenou od úrovně terénu.

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

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

Ochranná pásma lesa

Stavba nezasahuje do ochranného pásma lesa.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Ochranná pásma ložiskových území, dobývacích prostorů

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

Chráněná území a jejich ochranná pásma, ochranná pásma památných stromů

Posuzovaná železniční trať (stávající i novostavba) není v kontaktu s chráněnými územími ani jejich ochrannými pásmy.

Záměr nezasahuje do ochranných pásem památných stromů.

Zmírňující opatření

1. Kácení dřevin rostoucích mimo les bude provedeno mimo vegetační sezónu (tzn. v období od 1. listopadu do 31. března). V případě potřeby kácení ve vegetační sezóně je nutná přítomnost odborného ekodozoru, který před začátkem kácení vyhodnotí přítomnosti hnízdících druhů živočichů.
2. Během stavebních prací je nutné předcházet havarijním stavům. V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován havarijní plán stavby.
3. Z důvodu možného hnízdění polních ptáků v trase záměru provést skrývku ornice buď v období 1. září – 15. února, nebo při skrývce ornice mimo toto období provést kontrolu trasy záměru biologickým dozorem.
4. Během stavebních prací doporučujeme zaměřit pozornost na případné šíření invazních druhů (trnovník akát, zlatobýly, topinambur hlíznatý, křídlatka japonská) a dále na případné zavlečení nových invazních druhů v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy (např. další druhy křídlatek). V případě vzniku nových ložisek výskytu tyto druhy okamžitě likvidovat.
5. Po dobu stavebních prací doporučujeme zajistit kontrolu stavby a realizaci případných biotechnických opatření formou biologického dozoru. Osoba provádějící biologický dozor by měla mít odpovídající vzdělání a zkušenosti z realizace podobných záměrů.
6. Stavební práce se zvýšenou hlučností nebudou realizovány ve státem uznaných svátcích a v nočních hodinách.
7. Budou dodržovány bezpečnostní opatření při manipulaci s látkami závadnými vodám.
8. V rámci zařízení stavenišť nebudou skladovány pohonné hmoty v množství přesahujícím jednodenní potřebu. Případné uskladnění bude provedeno na zpevněné ploše v odpovídajících nádobách, které budou opatřeny záchytnou vanou.
9. 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.

10. Budou důsledně dodržována ochranná opatření proti možnosti znečištění povrchových i podzemních vod (např. záchytné vany pod odstavenou technikou).
11. V lokalitě záplavového území nebudou zřizována žádná zařízení staveniště a nebude zde skladován stavební materiál.
12. Z důvodů prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi.
13. Možnému znečištění půd je třeba předejít uložením látek škodlivých půdám a vodám k tomuto účelu vyhrazených prostorách.
14. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových komunikací ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.
15. Budou důsledně dodržována opatření pro zamezení emisí tuhých znečišťujících látek ze stavby – nákladní automobily převážející stavební materiál budou řádně zaplachtovány, bude dbáno na pravidelné uklízení komunikací, v případě suchého počasí budou plochy staveniště kropeny, stavební mechanismy budou pravidelně čištěny atd.

ZÁVĚR

Předmětná stavba se nachází na severozápadním okraji Prahy, záměr představuje výstavbu železniční trati (úsek Praha Dlouhá Míle – Praha Letiště Václava Havla) a železniční stanice Praha Letiště Václava Havla.

Na základě zhodnocení dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem nepředpokládáme při dodržení uvedených zmírňujících opatření významný vliv navrhovaného záměru na životní prostředí v dotčeném území.

POUŽITÉ PODKLADOVÉ MATERIÁLY

Územní plán Prahy 6

Projektové dokumentace „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“ - DÚR

Fialová M. a Zobač P. (2017) Biologický průzkum „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“, Ecological Consulting a.s.

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění

Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, v platném znění

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění

Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů v platném znění, v platném znění

Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů, v platném znění

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

Nařízení vlády 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

Směrnice Rady č. 2009/144/ES o ochraně volně žijících ptáků

Směrnice Rady č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin

Internetové zdroje

Hydroekologický informační systém Výzkumného ústavu vodohospodářského – <http://heis.vuv.cz>

Informační systém o archeologických datech – <http://isad.npu.cz/>

Katalog odpadů – <http://www.enviweb.cz/katalog>

Katastr nemovitostí – <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>

Mapový portál – <http://mapy.cz>

Mapový portál Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky – <http://mapy.nature.cz>

Mapový portál Státní geologické služby – <https://mapy.geology.cz/suris/> a http://mapy.geology.cz/sesuvy_cgs/

Nálezová databáze ochrany přírody – <https://portal.nature.cz/nd>

Národní památkový ústav – <https://iispp.npu.cz/>

Systém evidence kontaminovaných míst – <https://www.sekm.cz/portal/>

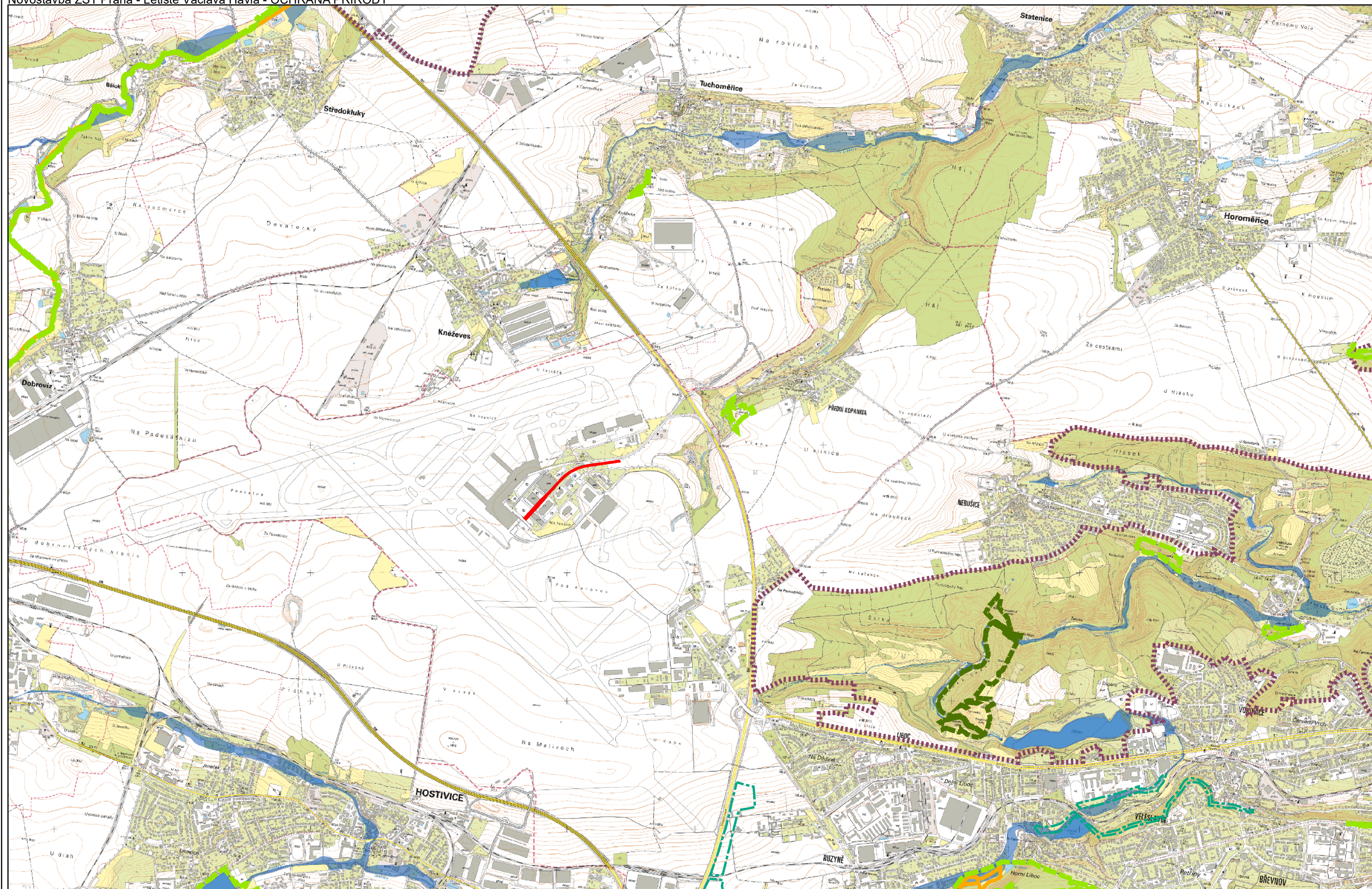
Přílohy

Příloha 1 Mapové podklady v oblasti životního prostředí – ochrana přírody

PŘÍLOHY

Příloha 1

Mapové podklady v oblasti životního prostředí – ochrana přírody



přírodní památka

přírodní rezervace



evropsky významná lokalita

přírodní park



územní systém ekologické stability

záplavové území Q100

