

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

100 00 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 26. ledna 2009

Č.j.: 6015/ENV/09

**STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU  
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 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

**I. Identifikační údaje****Název záměru:****Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště  
Ruzyně – I. etapa****Kapacita (rozsah) záměru:**

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

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

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

- předstihové objekty pro budoucí výstavbu metra trasy A v zastávce Praha Dlouhá Míle a v železniční stanici Praha Letiště Ruzyně.

Součástí stavby není přestavba (rekonstrukce) Negrelliho viaduktu.

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

Základní parametry navrhovaného řešení:

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

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1 kategorie I přílohy č. 1 k citovanému zákonu - Novostavby železničních drah delší 1 km.

**Umístění záměru:**

kraj: Hlavní město Praha.

obec: Městská část Praha 6 a Městská část Praha 7.

k.ú.: Holešovice, Bubeneč, Dejvice, Střešovice, Hradčany, Vokovice, Veleslavín, Břevnov, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina a Ruzyně.

**Termín zahájení:**

2010

**Termín ukončení:**

2012

**Oznamovatel:**

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město

**IČ oznamovatele:**

70994234

## **II. Průběh posuzování**

**Zpracovatel oznámení:**

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2719/4343/OEP/92/93

platnost prodloužena rozhodnutím č.j.: 45657/ENV/06

**Datum předložení oznámení:** 7.5.2008

**Zpracovatel dokumentace:** Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“), jako příslušný úřad stanovilo v souladu s ustanovením § 7 odst. 4 citovaného zákona v závěru zjišťovacího řízení (pod č.j.: 53315/ENV/08 ze dne 11.7.2008), že dokumentaci není třeba zpracovávat a oznámení je považováno za dokumentaci.

**Zpracovatel posudku:** RNDr. Vladimír Ludvík  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 5278/850/OPV/93  
platnost prodloužena rozhodnutím č.j.: 46170/ENV/06

**Datum předložení posudku:** 26.9.2008

**Veřejné projednání:** místo konání: kongresový sál UK FTVS v Praze 6  
datum konání: 10.11.2008

***Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:***

Vlivy železničního propojení letiště Praha Ruzyně s Masarykovým nádražím na životní prostředí byly prvotně posouzeny jako záměr „Napojení letiště Ruzyně na trať ČD Praha – Kladno“. K tomuto záměru bylo vydáno dne 27.2.2001 souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů s podmínkami dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě doporučení uvedených v tomto stanovisku a dalších změn byly vlivy záměru opět projednány pod názvem „Rychlodráha Praha – letiště Praha Ruzyně – Kladno, I. etapa“ dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Záměr dospěl do fáze veřejného projednání, na základě jehož průběhu a všech v rámci procesu obdržených připomínek rozhodlo MŽP o vrácení dokumentace oznamovateli k doplnění další varianty trasy, která bude v konfliktních úsecích vedena pod povrchem.

Dopisem ze dne 3.3.2008 vzalo MŽP na vědomí dopis, ve kterém oznamovatel záměru požádal o nepokračování procesu posuzování v režimu zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, s tím, že další dokumenty již budou předkládány v souladu s aktuálním zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Proces posuzování proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s vyhláškou MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

**Závěry zpracovatele posudku:**

Zpracovatel posudku považuje předložené oznámení záměru (uznané za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí) za odpovídající a na základě zjištěných skutečností, výstupů a závěrů odborných studií doporučuje vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru ve variantě navržené oznamovatelem za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku.

**Závěry veřejného projednání:**

Na veřejném projednání byly vlivy záměru projednány ze všech podstatných hledisek s tím, že záměr je realizovatelný za předpokladu respektování všech technických a provozních opatření k ochraně životního prostředí uvedených v tomto stanovisku. Podrobněji je průběh veřejného projednání uveden v zápisu z veřejného projednání č.j.: 85182/ENV/08 ze dne 19.11.2008.

***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

1. Hlavní město Praha
2. Městská část Praha 6
3. Městská část Praha 7
4. Městská část Praha 17
5. Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
6. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
7. Hygienická stanice hlavního města Prahy
8. Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany vod
9. Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší
10. Ministerstvo životního prostředí – odbor péče o krajinu
11. Ministerstvo životního prostředí – odbor zvláště chráněných částí přírody
12. Muzeum hlavního města Prahy
13. Zemědělská vodohospodářská správa
14. Individuální vyjádření veřejnosti
15. Společenství vlastníků jednotek domů Pavlovská a Ruzyňská
16. IDEA s.r.o.
17. ORCO PROPERTY GROUP, Bubny Development, s.r.o.
18. Iniciativa Letná – Bubeneč

### **III. Hodnocení záměru**

***Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti***

Posuzovaný záměr byl v daném území posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z této skutečnosti se také odvíjí komplexní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Z hlediska posuzovaných vlivů je patrné, že nejvýznamnější vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže) a vlivů na přírodní složky ekosystémů, zejména dřevin, významný je i dopad na dřeviny při realizaci tunelu ve Stromovce.

Vlivy na obyvatelstvo jsou z hlediska akustické situace vyhodnoceny v příslušné hlukové studii, problematika vyhodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví je řešena samostatnou přílohou předloženého oznámení záměru, zpracovanou držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti v okolí posuzovaného traťového úseku (do vzdálenosti 300 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky. Na základě kvantitativního odhadu lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je cca 2.000 obyvatel zájmového území hlukem z železniční dopravy obtěžováno a více než 1.000 obyvatel je hlukem rušeno ve spánku. Realizací záměru se tento stav významně zlepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných a rušených hlukem z železniční dopravy se snižuje zhruba o dvě třetiny. Ve



skutečnosti lze předpokládat, že po realizaci plánovaných individuálních protihlukových opatření (výměny oken) u nejvíce exponovaných domů, u kterých nebude možné docílit dodržení hlukového limitu pro hluk ze stavební činnosti, bude příznivý efekt realizace záměru ještě významnější.

Z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším vlivem kácení prvků dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno jednak plošnými nároky na druhou kolej v rámci modernizace stávající jednokolejné železniční trati a zejména rozsahem manipulačních ploch a některých zařízení stavenišť. Rozsah kácených dřevin je komentován v příslušných pasážích dokumentů předložených v rámci procesu posuzování vlivů, nejvýznamnějším vlivem je otevření tunelu ve Stromovce.

Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí, lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzováním záměrem nenastávají.

Při zhodnocení všech prostorových vlivů a faktorů lze konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí je záměr akceptovatelný za předpokladu plnění podmínek uložených v tomto stanovisku.

#### ***Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí***

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí, je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

#### ***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí***

Součástí oznámení záměru byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu a je součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska v posudku záměru.

Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci záměru realizace stavby uvedena v podmínkách tohoto stanoviska.

#### ***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí***

Z hlediska umístění, parametrů i technického řešení byl záměr předložen v jedné variantě, která byla zadána oznamovatelem pro vypracování přípravné dokumentace záměru (METROPROJEKT Praha, a.s., 08-10/2007).

#### ***Vypořádání vyjádření k dokumentaci***

V rámci posuzování vlivů uvažovaného záměru na životní prostředí příslušný úřad obdržel k oznámení záměru (uznanému za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí) 3 vyjádření veřejnosti, 4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 9 vyjádření dotčených správních úřadů. Veškeré připomínky a všechny oprávněné požadavky vyplývající

z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány a vypořádány v posudku záměru a v případě potřeby zahrnuty do podmínek tohoto stanoviska.

### **Vypořádání vyjádření k posudku**

K posudku obdržel příslušný úřad vyjádření následujících subjektů (pokud se některá vyjádření veřejnosti doslovně shodovala, jsou uvedena pouze jednou):

#### **Vyjádření veřejnosti č. 1**

Upozorňuje, že by bylo možné záměr posunout severozápadním směrem k silnici U Prioru, kde je velká prostorová rezerva a žádá:

- Posunout modernizovanou elektrifikovanou železniční trať v úseku 9,500 - 10,600 km na severozápad a sever do stráně a k silnici U Prioru, směrem k nezastavěné průmyslové zóně. Místo plánovaných přiblížení k obytným domům na dvou úsecích až o 10 - 15 m naopak trať oddálit do stráně a prostoru nevyužívaných vleček.
- Protihlukový tubus, projektovaný z větší části jako prosklený, zabezpečit betonovou skořepinou a ozelenit. Dobře by posloužil jako ochrana drobného ptactva a nahradil ztracenou zeleň. Stromy v Rakovnické ulici staré 30-50 let by se nemusely kácet.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:**

Do stanoviska byly uloženy následující podmínky:

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

#### **Vyjádření veřejnosti č. 2**

Je uvedeno a požadováno následující:

- Zachovat stávající prostupnost oblasti (cca v úseku 9,700 km). Zpracovat novou komplexní akustickou studii. Výpočtový model hlukové studie vůbec nepočítá s tím, že by po modernizované trati jezdily různé typy vlaků. Posoudit riziko a následky možných havárií.
- Modernizovanou elektrifikovanou železniční trať (v úseku 9,500 - 10,500 km) posunout na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, aby nebyl zdroj hluku v těsné blízkosti oken. Prosklený tubus nahradit betonovou skořepinou, aby byl chráněn proti vandalům, a ozelenit.
- Po spuštění provozu na trati provést 24 hodinová měření hluku a vibrací ve vnějších a vnitřních prostorách staveb umístěných v blízkosti trati. V případě překročení hygienických limitů provést zjednání nápravy.
- Zajistit ochranu panelových domů v ulici Pavlovská v průběhu stavby taktéž plným oplocením.
- Zajistit jejich ochranu před nepříznivými účinky stavebních prací a zřízeného stavebního dvora.
- Přehodnotit přehnané nároky na trvalý i dočasný zábor (nedostupnost bytů pro soukromá auta, hasiče, sanitky po celou dobu předpokládaného 2 letého záboru).
- Pro všechny domy v bezprostřední blízkosti modernizované tratě provést zaprotokolovaný odborný monitoring stavu nemovitostí před započatím prací a následně po uvedení trati do provozu. V případě způsobených škod v důsledku stavby a provozu modernizované tratě řešit finanční náhrady pro majitele nemovitostí.

- Provést světelně technickou studii zastínění bytů (přízemí, I. a 2. patro) a pozemků protihlukovou stěnou, a to podle bodu 4.3.5 ČSN 73 43 01 „Obytné budovy“.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

K požadavku plného oplocení stavby je možno uvést, že k dokumentaci ke stavebnímu povolení je uloženo zpracovat další podrobné podklady k detailním vlivům hluku a imisí dle použitých technologií a stavebních strojů v konkrétních místech stavby. Dle těchto podkladů budou konkretizována ochranná opatření v jednotlivých místech. Vzhledem k podmínce na prověření oddálení trasy záměru lze považovat stanovení detailních opatření v této fázi za předčasné.

Do stanoviska byly uloženy následující podmínky:

- Prověřit 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.
- Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací.
- 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, 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  $L_{Aeq,T}$ , dle Nařízení vlády č. 148/2006 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.
- Součástí další projektové přípravy záměru bude akustická studie pro etapu výstavby, zpracovaná 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.
- Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření.
- V případě zastínění bytů a pozemků protihlukovou stěnou zpracovat světelně technickou studii podle bodu 4.3.5 ČSN 73 43 01 „Obytné budovy“.
- Posoudit riziko a následky možných havárií.

#### Vyjádření veřejnosti č. 3

Je uvedeno a požadováno následující:

- Přehodnotit možnost posunu modernizované elektrifikované železniční trati v úseku 9,500 - 10,600 km v rámci konstrukčních možností více na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, kde je bohatá prostorová rezerva. Zvětšily by se poloměry nad minimum 325 m, trať by se napřímila a projevila by se šetrnost k situaci stávající zástavby.
- Odstranit současný diskriminační postup, kdy jsou vlastnická práva jediného soukromého vlastníka (sklady v ulici U Prioru) a záchrana nepoužívané vlečky nadále nadřazena právům

soukromých vlastníků 204 bytových jednotek a dalším desítkám majitelů soukromých domů včetně dotčených nemovitostí.

- Protihlukový tubus, projektovaný z větší části jako prosklený, žádáme vyprojektovat tak, aby nemohl být zničen vandaly - např. s betonovou skořepinou a zazeleněn. Jde o alternativní provedení tubusu s betonem a zeminou, který nebrání zazelenění, je hlukově lepší, ale také zabere více místa do šířky (tím spíše se trat' musí posunout). Na severní straně Rakovnické ulice je 30-50 let stará zeleň, která by se dala zakomponovat do zakrytí protihlukové stěny.
- Zachovat dostupnost infrastruktury za tratí (k nejbližším lékařům, do některých zaměstnání či obchodů se po modernizaci trati nebude možné dostat). Vyprojektovat podchod pro pěší (při zvýšení nivelety trati by to neměl být problém), aby nebyla jedinou přístupovou cestou po ujití minimálně 1 km k zastávce autobusové linky 218 nebo tramvajím ze stanice Divoká Šárka pouze silnice bez chodníků (Brodecká), resp. velice sporný podchod viaduktu: výfukové plyny, hluk, znečištění chodců při dešti, neudržované a po celou zimu neschůdné chodníky.
- Občanům neupírat zákonná práva: právo na ochranu bydlení a životních podmínek, právo na ochranu osobnosti včetně práva na ochranu zdraví, právo na příznivé životní podmínky, právo na užívání vlastnictví k účelům bydlení.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

Do stanoviska byly uloženy následující podmínky:

- 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.
- Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinou vegetací.
- V úseku km 9,571 a 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).

#### Vyjádření veřejnosti č. 4

Připomínky k oznámení byly snad až na jednu vypořádány odpovídajícím způsobem a podstatné výhrady zahrnuty do návrhu stanoviska.

Přesto poznamenává:

- Pro jednoznačnost bych navrhoval v návrhu stanoviska u podmínky č. 5 uvedené pro fázi přípravy, v sekci ostatní text „V úseku km 9,571 a 10,900“ nahradit „V úseku mezi km 9,571 a 10,900“ nebo „V úseku km 9,571 až 10,900“ a dále Krnovskou ulici (ta se nachází v Letňanech) opravit na Drnovskou (pojmenována podle vesnice Drnov u Slaného).
- U připomínky k objízdným trasám při uzavření Libocké akceptuji výhradu k vybočení z obsahu EIA a předpokládám, že problému bude věnovat pozornost městská část, kam kopii vyjádření zasílám.
- Ve stanovisku by bylo vhodné sjednotit „Dlouhá Míle“/„Dlouhá míle“ na „Dlouhá Míle“.
- Ke stanovisku „Z hlediska vlivů na životní prostředí nehraje druh východu ze stanice žádný význam“ poznamenávám, že detailní řešení východu ze stanice skutečně nehraje roli z hlediska vlivů na životní prostředí, ale samotná existence dostatečně kapacitního a spolehlivého východu ovlivňuje dostupnost veřejné dopravy a dopravního spojení v lokalitě a proto podle mého názoru patří do kategorie „Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů“ výslovně zmíněné v příloze č. 4 zákona. Domnívám se tedy,



že odpovídající podmínka k tomuto východu formulovaná tak, aby nepředurčovala detaily vybočující z rámce EIA, by byla na místě.

- Z připomínek ostatních subjektů souhlasím zejména s názorem na větší účelnost umístění autobusového terminálu na společné stanici obou větví u železniční stanice Praha-Ruzyně, nepovažuji ale za přijatelné případné zdržení stavby tak výraznou změnou projektu a pravděpodobně nutností změny územního plánu.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

Požadavky na jazykovou úpravu a upřesnění byly respektovány, problematika detailního řešení východu může svými aspekty (koncepční, bezbariérové požadavky apod.) přesahovat možnosti procesu EIA.

#### **Společenství vlastníků jednotek domů Pavlovská a Ruzýňská**

Je uvedeno a požadováno následující:

- Zachovat stávající prostupnost oblasti (cca v úseku 9,700 km).
- Provést zpracování nové komplexní akustické studie a zveřejnit ji.
- Výpočtový model hlukové studie vůbec nepočítá s tím, že by po modernizované trati jezdily různé typy vlaků.
- Modernizovanou elektrifikovanou železniční trať (v úseku 9,500 - 10,500 km) posunout na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, kde je bohatá prostorová rezerva.
- Tvrzení, že dojde ke zlepšení životního prostředí v naší lokalitě, je zavádějící.
- Modernizovanou elektrifikovanou železniční trať (v úseku 9,500 - 10,500 km) posunout na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, aby zástavba v těsné blízkosti trati nespadala do ochranného pásma dráhy, ale mohla být zařazena alespoň do oblasti, pro kterou platí hlukové limity 55 dB ve dne a 50 dB v noci.
- Zajistit ochranu panelových domů v ulici Pavlovská v průběhu stavby taktéž plným oplocením. Zajistit jejich ochranu před nepříznivými účinky stavebních prací a zřízeného stavebního dvora.
- Přehodnotit přehnané nároky na trvalý i dočasný zábor (nedostupnost bytů pro soukromá auta, hasiče, sanitky po celou dobu předpokládaného 2 letého záboru).
- Pro všechny domy v bezprostřední blízkosti modernizované tratě požadujeme zaprotokolovaný odborný monitoring stavu nemovitostí před započatím prací a následně po uvedení trati do provozu, v případě způsobených škod v důsledku stavby a provozu modernizované tratě finanční náhrady pro majitele nemovitostí.
- Provést světelně technickou studii zastínění bytů (přízemí, 1. a 2. patro) a pozemků protihlukovou stěnou, a to podle bodu 4.3.5 ČSN 73 43 01 „Obytné budovy“.
- Modernizovanou elektrifikovanou železniční trať (v úseku 9,500 - 10,500 km) posunout na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, celý tubus zabezpečit betonovou skořepinou a zazelenit. To by bylo dokonalou ochranou pěvců a místem jejich možného opětovného hnízdění.
- Žádáme, aby navrhovatel stavby zajistit též vynětí bývalé železniční stanice Liboc z památkově chráněných objektů. Vynětím tohoto objektu z památkově chráněných, příp. jeho přestěhování o pár metrů, by pomohlo jak narovnání trati, tak i zachování přijatelného životního prostředí pro všechny obyvatele této dotčené oblasti.
- Nechápeme hlavní důvod překotné modernizace trati, kterým by měla být rychlá doprava obyvatel Kladna do Prahy. Přitom s napojením Kladna tato I. etapa vůbec nepočítá, ani s napojením na dálkovou železniční dopravu v budoucnu. Je snad důvodem pro ukvapenou,

nerozvážnou a nezodpovědnou modernizaci stávající železniční trati snaha o zpeněžení soukromých pozemků, spekulativně nakoupených pod plánovanou „rychlodráhou“? Ani 6 let příprav nijak nevylepšilo původní návrhy na modernizovanou trať v naší lokalitě. Současná trasa je vedena ve stísněných poměrech vůči povrchové zástavbě a navrhovaný projekt by tento stav ještě značně zhoršil.

- Pochopí další generace, že se musela modernizovaná trať s rozšířenou silnicí přiblížit obytným domům kvůli špatně a nepromyšleně navrženému a schválenému územnímu plánu? Nebo proto, aby si nikdo nemusel lámat hlavu s přeložením části nepoužívané vlečky, jejíž budoucí využití je sporné už v dnešní době? Jsme přesvědčeni, že při projevení dobré vůle by se dala modernizovaná železniční trať vyprojektovat tak, aby vyhovovala všem zúčastněným stranám.

- Z výše uvedených důvodů proto žádáme:

- Posunout modernizovanou elektrifikovanou železniční trať v úseku 9,500 - 10,500 km na severozápad do stráně a k silnici U Prioru, směrem k nezastavěné průmyslové zóně. Zvětšily by se poloměry nad minimum 325 m, trať by se napřímila a projevila by se šetrnost k situaci stávající zástavby.

- Protihlukový tubus, projektovaný z větší části jako prosklený, zabezpečit betonovou skořepinou a ozelenit. Dobře by posloužil jako ochrana drobného ptactva a nahradil ztracenou zeleň. Stromy v Rakovnické ulici staré 30-50 let by se nemusely kácet.

- V hodnocení zdravotních rizik hluku z železniční dopravy se praví: „Z tabulek je zřejmé, že hluk z provozu železnice je pro část obyvatel zástavby bližšího okolí tratě, zahrnuté do hodnocené zájmové oblasti záměru, nevyhnutelně příčinou obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky.“ Z dalšího textu vyplývá, že jde ale o kompromis, protože realizací záměru dojde k výraznému snížení počtu exponovaných obyvatel (těch, kteří bydlí v místech, kde povede trať tunelem). Je nutné chápat většinu posudků tak, že všichni občané nemají stejná práva přesto, že je zde možnost řešení nebo alespoň částečného řešení? Stát je odpovědný i za nemajetkovou újmu při výkonu veřejné moci. Občanům by neměl upírat zákonná práva na ochranu bydlení a životních podmínek, na ochranu osobnosti včetně práva na ochranu zdraví, právo na příznivé životní podmínky, právo na užívání vlastnictví k účelům bydlení.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

K napojení Kladna je možno konstatovat, že uvažovaný záměr představuje první etapu, napojení Kladna bude řešeno v další etapě přípravy záměru, což je nezbytné vzhledem k rozsahu stavby.

V rámci celého procesu posuzování vlivů na životní prostředí byly do stanoviska uloženy následující podmínky:

- V úseku km 9,571 a 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).
- 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.
- Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací.
- 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, 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  $L_{Aeq,T}$ , dle Nařízení vlády č. 148/2006 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.

- Součástí další projektové přípravy záměru bude akustická studie pro etapu výstavby, zpracovaná 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.
- Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření.
- V případě zastínění bytů a pozemků protihlukovou stěnou zpracovat světelně technickou studii podle bodu 4.3.5 ČSN 73 43 01 „Obytné budovy“.
- Posoudit riziko a následky možných havárií.

#### **IDEA s.r.o.**

Společnost jako vlastník nemovitosti v k.ú. Dejvice na adrese Praha 6, Muchova 15/237 uvádí, že dle jejího názoru dosud nebyly řádně posouzeny následující skutečnosti:

- Není přesně definován trvalý zábor v  $m^2$  pozemku a bytového domu.
- Není řešeno, jak bude vypadat zábor dvorního traktu.
- Navrhnout další způsoby řešení prašnosti a finanční kompenzace.
- Přesně definovat lhůty výstavby v daném úseku.
- Kompenzace zvýšených emisí.
- Podrobné řešení vlivů hluku.
- Řešit ozelenění po dokončení výstavby.
- Provedení geologického průzkumu a návrhu správného způsobu hloubení tunelu.
- Řešit provedení sondy na založení bytového domu a zhodnocení vlivu vibrací od stavby a provozu záměru.
- Řešit pasportizaci bytového domu z důvodu poškození bytového domu.
- Předložit plán organizace výstavby a návrh oplocení, což není řešeno.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:**

Uvedené požadavky budou řešeny v následných stupních projektové dokumentace záměru dle stavebního zákona, které teprve budou následovat po ukončení procesu EIA, a ty, které se týkají vlivů na životní prostředí, jsou specifikovány v podmínkách tohoto stanoviska.

#### **ORCO PROPERTY GROUP, Bubny Development, s.r.o.**

Do stanoviska EIA navrhuji zahrnout následující podmínku ochrany případné realizace záměru plánované zástavby před hlukem:

- V dalších fázích projektových řízení koordinovat návrh jednotlivých objektů stavby „Modernizace trati Praha-Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ s celkovým

řešením nové výstavby v rámci změny č. 2351 lokalita VRU Bubny - Zátory (která je součástí usnesení č. 19/71 Zastupitelstva Hl. m. Prahy ze dne 18. 9. 2008 k návrhu pořízení celoměstsky významných změn územního plánu sídelního útvaru Hl. m. Prahy), a to především z hlediska prověření vedení posuzovaného záměru z hlediska zajištění odpovídající protihlukové ochrany (například formou vybudování protihlukových stěn či vedením v uzavřeném tunelu) tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů daných Nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací u nejbližší navržené chráněné obytné zástavby.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

V rámci zpracování podrobné akustické studie budou muset být respektovány uvedené lokality dle platné legislativy a zároveň je uložena koordinace záměru mj. i s celkovým rozvojovým prostorem Bubny. Připomínky uvedené ve vyjádření jsou v rámci možností procesu EIA řešeny následujícími podmínkami souhlasného stanoviska:

- 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, 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  $L_{Aeq,T}$ , dle Nařízení vlády č. 148/2006 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.
- Koordinovat technické řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny, dále provádět průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu a připravovanou stavbou prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická.

#### Iniciativa Letná – Bubeneč

Ve svém vyjádření uvádí následující požadavky:

- Nesouhlas se zábořem části parcel v soukromém vlastnictví v ulici Slavičkově.
- Žádost, aby v oblasti ulic Dejvická, Muchova, Slavičkova bylo pro stavbu rychlodráhy prováděno ražení tunelu, nikoliv jak je nyní v plánu povrchové hloubení.
- Žádost, aby byly zváženy všechny výše uvedené okolnosti a trasa trati byla uvažována přesunem na pozemky domů v ulici M. Horákové, kde již nyní bylo započato s demolicí 4 domů.
- Nesouhlas se započítáním stavby v tzv. důležitém uzlu stanice Dejvická, tedy prakticky v centru města.
- Žádost, aby návrh na megalomanskou stavbu rychlodráhy byl odpovědně zvážen. V současné době po zrušení Masarykova nádraží (ostatně velmi vhodného pro dopravu osob z příměstských oblastí) a nejasném zakončení souběhu metra a rychlodráhy v oblasti letiště se jeví tento záměr jako velmi problematický.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

Technologie výstavby tunelu vychází primárně z geologických podmínek daného území a na některých místech technologie ražení není možná, resp. by vyžadovala vybudování ochranné železobetonové desky v nadloží, což by pravděpodobně přineslo větší rozsah záboru, než je

uvažováno. Záměr musí být v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí posouzen tak, jak je předložen oznamovatelem, nelze tedy předjímat zrušení Masarykova nádraží nebo záměr odmítnout z důvodu nejasností jiného záměru. Kromě toho bude uvažovaný záměr upřesněn teprve v rámci zpracování dokumentací následné projektové přípravy dle stavebního zákona.

Do stanoviska je stanovena následující podmínka:

- Zvážit v rámci technických možností oddálení trasy záměru od obytné zástavby v ulici Slavičkova.

### **Správa Letiště Praha, s.p.**

Ve svém vyjádření upozorňují, že Kopaninský polder je vodním dílem dle § 55 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (stavební povolení vydáno ONV Praha – západ pod zn. 742-14-4.50-I dne 23.5.1950 a zkolaudováno v dubnu 1954). Odbor ochrany životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy rozhodnutím čj.: S-MHMP-101999/2006/OOP-II/R-185/Hr ze dne 16.8.2006 rozhodl, že v případě povrchových vod na pozemcích č. parc. 2408/2, 2408/3, 2408/4, 2604/1, 2604/2 a 2604/3 k.ú. Ruzyně (retenční prostor Kopaninského poldru) nejde o vodní tok ve smyslu ust. § 43 odst.1 vodního zákona. Podle metodického pokynu odboru ochrany vod Ministerstva životního prostředí ZP14/2001 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. Z výše popsaných důvodů nesouhlasí s navrženým opatřením k prevenci nepříznivých vlivů „Podél paty tělesa estakády přes Kopaninský potok realizovat výsadbu stromů z důvodu postupného začlenění do krajiny.“

### **Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:**

Uvedená podmínka byla upravena následujícím způsobem:

- 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).

### **Hlavní město Praha**

- 1. V rámci navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí je navrhováno, aby po ukončení rekultivace byla nad tunelem obnovena dendrologická sbírka, jako náhrada za odstranění některých vzácných dřevin z Královské obory. Zakládat dendrologické sbírky na konstrukcích považujeme nejenom za neekonomické (zvýšená údržba, nutnost trvalé zálivky ap.), ale z dlouhodobého hlediska neperspektivní pro vývoj dřevin. Navíc je tento záměr v kolizi i s myšlenkou eventuálního vedení cyklotrasy v prostoru v dílčích úsecích trati.
- 2. V místě křížení trati s nadregionálním biokoridorem N4/8 (cca mezi kilometry 11,930 a 12,020 ve staničení směrem od Bubnů k letišti Ruzyně) je nutno počítat s mimoúrovňovým křížením stavby se zmíněným biokoridorem (zřejmě formou hloubeného tunelu).
- 3. Obligačním východiskem pro realizaci záměru je také určení podmínek umožňujících udělit výjimku pro zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů (zvláště obojživelníků). Formulace z kapitoly „Pro fázi přípravy“ by se analogickým způsobem



měly promítnout do kapitoly „Pro fázi výstavby“, případně do závěrečné subkapitoly „Kompenzační opatření“.

- 4. V předloženém posudku jsme očekávali alespoň rámcový komentář k připomínkám vztaženým k technickému řešení stavby, které jsou uvedeny na str. 113 a 114 posudku. Pouze na str. 118 je na uvedené skutečnosti reagováno poznámkou, že připomínky musí být řešeny v rámci projektu pro územní řízení.
- 5. Do podmínek souhlasného stanoviska k záměru pro fázi přípravy žádáme začlenit požadavek na koordinaci technického řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny. Je třeba rovněž vhodné požadovat průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu a připravovanou stavbou prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

- 1. S připomínkou lze souhlasit, a proto byla přeformulována příslušná podmínka tak, aby obnova dendrologické sbírky nebyla vázána na prostor nad tunelem.
- 2. Záměr v tomto prostoru podchází pod estakádou Silničního okruhu. S nutností vhodné formy vykřížení s nadregionálním biokoridorem lze souhlasit a v tomto smyslu byla doplněna příslušná podmínka.
- 3. Podmínkou je stanoveno: konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení na uvažovaný záměr. Je tedy zřejmé, že detailní podmínky pro fázi výstavby nejsou dosud detailně konkretizovány (stejně jako vlastní záměr) a budou součástí stavebního povolení a fáze výstavby je bude muset dle tohoto povolení respektovat.
- 4. Proces EIA nemůže řešit dopravní hlediska záměru – např. zdůvodňovat šířku komunikací, která zřejmě vychází z příslušných technických norem a dopravního posouzení nebo řešit ekonomickou náročnost železniční stanice apod.
- 5. Tento požadavek byl doplněn do podmínek stanoviska příslušného úřadu.

#### Městská část Praha 6

- 1. Nadále trvá na doplnění (nové) stanice Dlouhý Lán v prostoru Strnadových zahrad do posuzovaného záměru, s tím, že stanice bude v podzemí kompletně vybavená a její výstavby na terén budou realizovány až v rámci urbanizace povrchu.
- 2. Pro návrh stanice Hradčanská platí požadavek Městské části Praha 6 předpokládající úpravu povrchu tak, aby zde bylo možné na základě soutěže realizovat standardní náměstí se všemi městotvornými funkcemi. Podmínka Městské části Praha 6 zůstává v platnosti.
- 3. Požaduje detailně řešit vzhled protihlukových opatření a doporučuje prověřit stopu v ulici U Pioru za stanicí Liboc, požaduje minimalizovat zábor soukromých garáží a upřesnit adekvátní náhrady.
- 4. Při zpracování zásad organizace výstavby upozorňuje na nutnost provádění zemních prací po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném a technickou eliminaci sekundární prašnosti.

#### Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:

- 1. Problematika doplnění (nové) stanice Dlouhý Lán byla v posudku podrobně řešena a byl naznačen možný postup s tím, že v aktuálním procesu posuzování vlivů na životní prostředí nelze doplnění nové stanice provést bez vrácení procesu na jeho začátek.
- 2. Požadavek na úpravu povrchu stanice Hradčanská byl respektován v příslušné podmínce tohoto stanoviska.

- 3. Problematika vzhledu protihlukových opatření je řešena podmínkami tohoto stanoviska. K doporučení prověřit stopu v ulici U prioru za stanicí Liboc byla stanovena nová detailní podmínka ve stanovisku stejně jako k minimalizaci záboru soukromých garáží.
- 4. Nutnost provádění zemních prací po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném a technická eliminace sekundární prašnosti byla zohledněna samostatnou podmínkou tohoto stanoviska.

#### **Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí**

Upozorňuje, že využití hráze Libockého rybníka musí být projednáno s vlastníkem tohoto vodního díla a v žádném případě nesmí představovat ohrožení vodního díla (ve smyslu § 58 vodního zákona) či překážku v uplatňování povinnosti vlastníků vodních děl zakotvené v ustanovení § 59 vodního zákona. Dále uvádí, že vodní toky musejí být chráněny před zasypáním při provádění zemních prací, aby nedocházelo k uvedenému zúžení či přehrazení průtočného profilu (§ 46 vodního zákona). Stavebník je povinen v případě činností, které nevyžadují povolení podle vodního zákona, věc projednat u příslušného vodoprávního úřadu dle ustanovení § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona, neboť činnost se nachází na pozemku sousedícím s pozemkem, na němž se nachází vodní tok, a realizace záměru může ovlivnit vodní poměry. Tyto podmínky jsou požadovány zapracovat do podmínek stanoviska.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:**

Uvedené požadavky byly zapracovány do tohoto stanoviska.

#### **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha**

Nemá k předloženému posudku žádné připomínky.

#### **MŽP – odbor ochrany ovzduší**

Nemá k předloženému posudku další připomínky.

#### **MŽP – odbor ochrany vod**

V předloženém posudku jsou respektovány požadavky na ochranu vod, které byly uvedeny ve vyjádření odboru k oznámení záměru, a se záměrem souhlasí.

#### **MŽP – odbor péče o krajinu**

Odbor požaduje respektování svého vyjádření k oznámení záměru a to k problematice ochrany funkce nadregionálního ÚSES, harmonogramu rekultivace pozemků a v problematice zamezení šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku - vypořádání:**

Uvedené požadavky byly zapracovány do návrhu stanoviska již v rámci posudku záměru.

#### **MŽP – odbor zvláště chráněných částí přírody**

Nemá k předloženému záměru žádné zásadní připomínky za předpokladu respektování navržených podmínek pro průchod prostorem PP Královská obora, které jsou uvedeny v návrhu stanoviska.

Souhrnně lze považovat veškerá vyjádření a připomínky jak k oznámení záměru (uznanému za dokumentaci záměru) tak k posudku záměru za vypořádané způsobem, který

umožňuje dokončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí, vydání souhlasného stanoviska a pokračování dalšího postupu realizace záměru v následných správních řízeních.

***Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru***

Na základě oznámení, resp. dokumentace, posudku veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných vydává 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), v platném znění, v souladu s § 10 odst. 1 citovaného zákona **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **„Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“**

za předpokladu realizace opatření navržených jako podmínky ve stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a v ostatních technických dokumentacích záměru a budou zahrnuty jako podmínky do procesu navazujících správních řízení a dále budou respektovány v průběhu realizace a provozování záměru, pokud nebudou do té doby splněny.

***Doporučená varianta:***

Vzhledem k tomu, že záměr představuje modernizaci a zdvoukolejnění stávající trati, je na základě závěrů posudku k realizaci záměru doporučena varianta navržená v oznámení resp. dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí při splnění následujících podmínek.

***Podmínky souhlasného stanoviska:***

#### **I. Územně plánovací opatření**

- 1) Podmiňujícím předpokladem pro realizaci záměru v navrhovaném řešení je zajistit vynětí silničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora; dále lze jako další podmiňující předpoklad pro realizaci záměru požadovat doložení vynětí železničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora, který je navržen na prohlášení kulturní nemovitou památkou.

#### **II. Technická opatření pro přípravu záměru**

##### ***1. Obyvatelstvo***

- 2) Součástí další projektové přípravy záměru bude akustická studie pro etapu výstavby zpracovaná 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.

- 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; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.
- 4) Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 17 hodin; řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- 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, bude řešena u těchto objektů i ochrana vnitřních prostorů.
- 6) Vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů bude pravděpodobně muset požádat o časově omezené povolení ve smyslu § 31 zákona o ochraně veřejného zdraví.
- 7) V dalším stupni projektové přípravy záměru je třeba zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti a posoudit schválené objízdné trasy.
- 8) V dalším stupni projektové přípravy záměru bude prověřena neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjištěna velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a budou upřesněny požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé stavby. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků budou jejich vlastnosti ověřeny měřeními.
- 9) V rámci další projektové přípravy nadále uvažovat se zpracovaným návrhem protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů v následujícím rozsahu:

Km	Umístění	Popis
0,675000-1,038626	oboustranné	Protihluková clona (dále jen "PHC") vlevo i vpravo, speciální konstrukce průhledných stěn na estakádě
1,038626-1,214626	vpravo, vlevo	stanice „Výstaviště“, boční nástupiště jsou v celé délce 170 m zastřešena lehkou ocelovou prosklenou konstrukcí
1,400000-1,588000	vlevo	PHC + vodorovné zakrytí koleje č. 1 – (PHC nad kolejištěm) – pohltivá, třída A3
2,053000-8,070000	tunel	tunel včetně zastávky Praha – Dejvice – Hradčanská (hloubená) a zakryté stanice Veleslavín s otevřeným otvorem v šíři 2 m nad kolejištěm
8,07000-8,29500	vpravo	PHC výšky 3 m, pohltivý materiál – třída A3
8,976200-9,253700	vlevo	stávající PHC výšky cca 3,5 m nad kolejištěm
9,206000-9,417000	zakrytá stanice	stanice Liboc - oboustranné zakrytí nástupišť v délce 138 m, vjezd do zastávky je zakrytý v délce 41 m a výjezd ze zastávky je zakrytý v délce 32 m

Km	Umístění	Popis
		- s otevřeným otvorem v šíři 2 m nad kolejištěm
9,417000-9,544619	zakrytý úsek	oboustranné zakrytí, nad středem kolejiště nezakrytý otvor šíře 2 m v celé délce zakrytí
9,544619-9,563258	oboustranné	PHC po obou stranách trati na novém mostním objektu přes ulici Libockou, výška 4 m
9,563258-9,837000	zakrytý úsek	oboustranné zakrytí, nad středem kolejiště nezakrytý otvor šíře 2 m v celé délce zakrytí
9,83700-10,55000	vlevo	PHC výšky 3 m, pohltivá – třída A3 směrem k zástavbě (ne ke kolejišti)
10,55000-10,80000	vlevo	PHC výšky 4 m, pohltivá – třída A3 směrem k zástavbě (ne ke kolejišti)

- 10) Dokumentace pro územní rozhodnutí bude obsahovat výkres situace záměru se zákresem izofony hladiny akustického tlaku působené záměrem v ochranném pásmu dráhy pro denní i noční dobu ( $L_{Aeq} = 60/55$  dB) a mimo ochranné pásmo ( $L_{Aeq} = 55/50$  dB). Tato situace bude projednána s Hygienickou stanicí Hl. m. Prahy. V případě potřeby bude stanoven návrh ochranného pásma včetně jeho režimu a opatření pro ochranu chráněných objektů před hlukem.
- 11) 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, 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  $L_{Aeq,T}$ , dle Nařízení vlády č. 148/2006 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.
- 12) Do technické dokumentace v následných krocích projektové přípravy záměru zpracovat následující požadavky:
  - zvážit širší použití zídek kryjících podvozky (výšky cca 120 cm) s akustickou absorbční úpravou vnitřních stěn (v rovných úsecích s možností i střední zídky),
  - pro povrchové řešení upravit rozsah betonových zdí ve prospěch povrchů z přírodního kamene, kamenných obkladů a podobně,
  - návrh výšky zdí vycházející čistě z akustických požadavků korigovat i z hlediska potřeb vzhledových a psychologických,
  - v území Skladových areálů Ruzyně realizovat záměr tak, aby akustické podmínky a podmínky ochrany životního prostředí nebyly zhoršeny oproti stávajícímu stavu.
- 13) 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.
- 14) Před zahájením projektování trhačích prací provést podrobnou pasportizaci objektů, které jsou zastiženy plochou vymezenou isoseistou 5 mm/s; na základě podrobné pasportizace provést přesné zařazení jednotlivých objektů a jejich posouzení dynamické odolnosti.
- 15) Technologie trhačích prací musí být v prováděcí dokumentaci zvolena tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost pracovníků a zařízení v blízkosti čelby.



- 16) Pro návrh trhacích prací vyjít ze zpracovaného souboru vstupních hodnot a nálože dimenzovat s přihlédnutím ke zvolené technologii respektive postupu trhacích prací.
- 17) Pro trhací práce při obrysu díla – obrysové vrty – je doporučeno postupovat podle metodiky řízeného výlomu kvůli omezení zóny rozrušení horniny mimo obrys výrubu, ke snížení nadvýlomu a k omezení seismických účinků trhacích prací na okolí.
- 18) V rámci další projektové přípravy záměru bude vypracován systém metodiky a měření kontroly účinků trhacích prací tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých objektů; tato měření budou tvořena komplexem metodik sledujících různé fyzikální veličiny, na jejichž základě se posuzuje vliv trhacích prací na objekty a zařízení: měření seismických účinků trhacích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodetické-nivelační měření na objektech a akustická měření.
- 19) Při zpracování Plánu organizace výstavby zohlednit nutnost provádění zemních prací po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném a technickou eliminaci sekundární prašnosti. V rámci další přípravy záměru řešit detailní opatření ke snížení vlivů na ovzduší během výstavby v lokalitách poblíž obytné zástavby na základě znalostí Plánu organizace výstavby a konkrétních stavebních technologií a strojů.

## 2. Voda

- 20) V dalších stupních projektové dokumentace doložit způsob likvidace splaškových odpadních vod pro etapu výstavby; tyto odpadní vody mohou být např. akumulovány v odpovídajících jímkách a dále odváženy na městskou čistírnu odpadních vod, případně budou na dočasných zařízeních staveníšť použita chemická WC, respektive mohou být využita stávající sociální zařízení v areálech Českých drah.
- 21) 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.
- 22) Nové mosty přes vodoteče v rámci posuzovaného záměru budou dimenzovány na  $Q_{100}$ .
- 23) Součástí další projektové přípravy záměru bude pro oblast prostoru železniční stanice Velešlavín 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 zdi.
- 24) V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveníšť, včetně návrhu zařízení na očistu vozidel.
- 25) 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.
- 26) Vodní toky musejí být chráněny před zasypáním při provádění zemních prací, aby nedocházelo ke zúžení či přehrazení průtočného profilu (§ 46 vodního zákona). Stavebník je povinen v případě činností, které nevyžadují povolení podle vodního zákona, věc projednat u příslušného vodoprávního úřadu dle ustanovení § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona, neboť činnost se nachází na pozemku sousedícím s pozemkem, na němž se nachází vodní tok, a realizace záměru může ovlivnit vodní poměry.

- 27) Využití hráze Libockého rybníka musí být projednáno s vlastníkem tohoto vodního díla a nesmí představovat ohrožení vodního díla (ustanovení § 58 vodního zákona) či překážku v uplatňování povinnosti vlastníků vodních děl zakotvené v ustanovení § 59 vodního zákona.

### **3. Půda a horninové prostředí**

- 28) V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat pro vedení trasy záměru podrobný záborový elaborát pro trvalé odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur.
- 29) Předložit příslušnému orgánu státní správy nároky na dočasné zábory ZPF včetně ploch pro jednotlivá zařízení stavenišť; minimalizovat nároky na dočasný zábor ZPF a tyto dočasné zábory co nejdříve uvolnit původnímu využití.
- 30) 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.
- 31) V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
- 32) 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.

### **4. Ochrana přírody a krajiny – Stromovka a Královská obora**

- 33) Preventivně odebrat dendrologický materiál k vegetativnímu namnožení všech vzácnějších dřevin dendrologické sbírky nad tunelem, zejména všech tří javorů *Acer cappadocicum*, všech dalších vzácných kultivarů javorů včetně stříhanolisté formy *Acer pseudoplatanus*, jasanů *Fraxinus pennsylvanica* a dřezovce trojtrnného.
- 34) 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.
- 35) 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.
- 36) Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně minimalizovat manipulační prostory pro řešení otvírky tunelu, do zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele s tím, že následující zásady je nutno pokládat za vstupní minimum:

- Zajistit pažení v horní části stavební jámy kotvenými pilotovými stěnami ve dvou úrovních s využitím kotveného a technicky zajištěného skalního svahu.
  - Pro urychlení výstavby a za účelem minimalizace rozměrů stavební jámy využít dvouplášťového ostění s tím, že vnější plášť (v rozsahu klenby a opěr) z vyztuženého stříkaného betonu bude sloužit jako ztracené bednění pro betonáž definitivního ostění a jako ochranná vrstva izolace proti vodě.
  - Další postup výstavby pojmout jako u ražených tunelů (provedení mezilehlé izolace, montáž výztuže a následná betonáž definitivního ostění pomocí bednicího vozu, tedy veškeré činnosti provádět zevnitř z tunelu a tak minimalizovat stavební jámu.
- 37) Do Plánu organizace výstavby důsledně promítnout všechny projednané a odsouhlasené požadavky na technické zmírnění prostorových nároků otvírky tunelu a výstavby nového tunelu.
  - 38) Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél pravé (severní) strany profilu kolejiště ve směru staničení s výjimkou uvolnění kolejového tělesa, resp. průjezdného profilu od náletů s tím, že pro řešení ochranného pásma trolejového vedení bude důsledně provedeno selektivní vyhodnocení každého zásahu na každém stromu podél trati.
  - 39) Důsledně realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do prostoru přírodní památky Královská obora, při realizaci prohloubení nivelety trati zajistit odvoz materiálu mechanismy s využitím stávajícího profilu trati po ose.
  - 40) 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.
  - 41) Během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště.
  - 42) Případné prořezání větví stromů ve Stromovce, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané části trati podle ČSN 34 1530, realizovat v období vegetačního klidu na základě aktuálně vyhodnoceného stavu dřevin, pouze prostřednictvím odborně způsobilé firmy včetně odborného ošetření řezných ran.
  - 43) 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.
  - 44) 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.
  - 45) 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.
  - 46) 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.
  - 47) 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.

- 48) 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 zahřoubené 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**

- 49) 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.
- 50) Stavební dvory zásadně umisťovat mimo plochy stávající kvalitní zeleně. V projektu vegetačních úprav mj. řešit případné ozelenění ploch stavebních dvorů na konci výstavby.
- 51) 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).
- 52) V rámci prováděcí dokumentace stavby podrobně zaměřit skupinu stromů u viaduktu Libocká a prověřit, zda detailně navrhované řešení neumožní některé stromy z této skupiny a v nejbližším okolí zachovat a během stavby i ochránit (platí i pro navrhované provozní a manipulační plochy pro řešení přemostění Libocká), jedná se především o dvě lípy č. 309 a 310, jasan č. 311, javor mlč č. 319 a jírovce č. 324 - 326 o průměrech blížících se hodnotě 100 cm ve výčetní výšce.
- 53) 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.
- 54) Zajistit pomologický průzkum v dotčených prostorech zahrad pod Peřinami a zahrad východně od Libockého rybníka s cílem zmapovat případný výskyt starších odrůd ovocných dřevin, původnější pro středočeský region s cílem zajistit materiál pro uchování genofondu takových odrůd.
- 55) 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.
- 56) 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.
- 57) 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.

- 58) 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.
- 59) V rámci kompenzačních opatření navrhnout do projektu sadových úprav nového dvoukolejného koridoru zahuštěnou kombinovanou výsadbu keřů s příměsí do 30 % stromů podél trati vlevo ve směru staničení mezi km 2,620 – 3,270, a to mj. ve vztahu k protihlukové ochraně nejbližší obytné zástavby.
- 60) 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.
- 61) Průklest doprovodnými porosty toku Kopaninského potoka a na levobřežním svahu údolí toku minimalizovat jen na profil traťového tělesa.
- 62) 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.
- 63) Před zahájením zemních prací po poradě s dendrologem a autorem nových sadových úprav v prostoru dopravního předpolí letiště mezi přivaděčem a areálem CARGO provést přesazení všech mladých stromů (minimálně do obvodu 30 cm) v posledním vhodném období před zahájením skrývek, dále včasné a termínově odpovídající přesazení keřů a poléhavých dřevin z koridoru navrhované trasy a ploch, dotčených stavebními pracemi, případně organizací provozního zázemí připravované stavby před zahájením skrývkových prací nebo přípravy ploch pro stavební zázemí.
- 64) Přesazení všech dřevin v prostoru kolem letiště provést výhradně prostřednictvím odborně způsobilé firmy z oboru projekce, přípravy a realizace zahradních a sadových úprav.
- 65) 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.
- 66) 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.
- 67) V dalším stupni projektové dokumentace na manipulačních a organizačních plochách kolem letiště zajistit důslednou ochranu všech stromů (včetně aktivní kořenové zóny), opatření k záchraně promítnout do Plánu organizace výstavby (včetně přizpůsobení jeřábových drah atp.).

## 6. Ochrana přírody a krajiny – Flora a fauna

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



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

- 69) Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s případně doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin pro stavební povolení koridoru.
- 70) 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.
- 71) Veškerá odůvodněná kácení dřevin a prořezávky provádět pouze v období vegetačního klidu.
- 72) 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.

- 73) 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.
- 74) 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.
- 75) V rámci stavebního dvora L11 u přechodu ulic Libocká a Litovická přehodnotit prostorové parametry tohoto dvora ve vztahu k ochraně porostů dřevin jako lokálního refugia v tomto prostoru.
- 76) V rámci stavebního dvora L12 u Libockého rybníka preferenčně využít zpevněné a „odpřírodněné“ plochy.
- 77) V dalším stupni projektové dokumentace prověřit parametry křížení trati s lokálním biokoridorem L4/238 přes Litovicko-Šárecký potok z hlediska jeho prostupnosti pro migrační trasy živočichů.
- 78) Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací.

## **7. Ochrana přírody a krajiny – ÚSES a VKP**

- 79) 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.

- 80) 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.
- 81) V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku přechodu trati přes porosty lokálního biokoridoru L4/238 například využitím opěrných zdí místo klasického násypu, vyžadujícího široký zábor v patě násypového tělesa; po zaměření všech porostů dřevin navrhnout pouze nezbytný rozsah kácení (doložit v dokumentaci pro povolení stavby) v ose trasy jen v šíři minimalizovaného manipulačního pásu.
- 82) V rámci rekultivace území po výstavbě realizovat v prostoru mezi zářezem nové trati a západním okrajem areálu výzkumného ústavu výsadbu části biokoridoru N4/8 v druhové skladbě odpovídající stanovištnímu vymezení nadregionálního biokoridoru, včetně keřového lemu, včetně zapojení stávajícího topolového porostu s plochou ovocných dřevin. Dle detailního charakteru a funkce nadregionálního biokoridoru N4/8 řešit vhodné křížení záměru s tímto biokoridorem (cca mezi km 11,930 a 12,020). Preferovat mimoúrovňové křížení.
- 83) Zajistit důslednou rekultivaci území po stavebním dvoru západně od výzkumného ústavu rostlinné výroby stanovištně odpovídajícími výsadbami.
- 84) Kácení dřevin v místě křížení lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko – Šáreckého potoka omezit na nezbytnou míru, danou technicko-bezpečnostními předpisy pro výstavbu mostního objektu.
- 85) 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.
- 86) V dalším stupni projektové dokumentace na základě detailnějšího prověření technických a ekonomických parametrů mostního objektu (lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko – Šáreckého potoka) navrhnout přemostění toku ve vazbě na odpovídající parametry podle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny 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).
- 87) Veškeré odplavitelné látky a stavební suť, mezideponie sypkých stavebních materiálů, rubaniny a zemin budou realizovány v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků, bude zajištěno jejich včasné odvážení na odsouhlasené prostory.
- 88) Pro odvoz a další využití zeminy primárně využít odvoz po železnici na místa určená po celé ČR za účelem potřeby většího množství zemin pro rekultivační práce v regionech, kde k dispozici aktuální nabídka zemin chybí.
- 89) V žádném případě pro deponie či mezideponie zemin nevyužívat plochy skladebných prvků ÚSES, interakčních prvků, významných krajinných prvků „ze zákona“ i registrovaných a enkláv mimolesních porostů dřevin v přilehlých částech správního obvodu hlavního města Prahy a přilehlé části Středočeského kraje.

## **8. Ochrana přírody a krajiny – Krajina**

- 90) Po realizaci tunelových úseků hloubenou metodou vhodně upravit nový terén dle technických možností (např. zelený pěší koridor s cyklostezkou a in-line stezkou, původní repasované mosty, nové lávky).

- 91) 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.
- 92) Dále navrhnout západní zapojení obvodové obslužné komunikace kolem autobusového terminálu Dlouhá Míle do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby dřevin.
- 93) V rámci konečného řešení exteriéru komplexu Dlouhá Míle potlačit použití vysoce reflexních materiálů.
- 94) 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).
- 95) 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 přírodně blízkých či přírodních materiálů.

## 9. Ostatní

- 96) Detailní návrh záměru v prostoru Hradčanská - Špejchar řešit v souladu s urbanistickou studií Hradčanská - Špejchar a regulačními limity zástavby tohoto prostoru.
- 97) Zvážit změny kapacit uzlu P+R a autobusového terminálu ve stanici Dlouhá Míle tak, aby odpovídaly reálným požadavkům automobilové a autobusové dopravy příjezdějící do Prahy.
- 98) Stavba v celém svém rozsahu prochází územím s archeologickými nálezy s vysokou hustotou archeologických památek. V oblasti archeologie je nutno postupovat dle platné legislativy.
- 99) Zvážit možnost realizace podjezdu z ulice Za Vokovickou vozovnou do Krajiní.
- 100) 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).
- 101) Koordinovat technické řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny, dále provádět průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu a připravovanou stavbou prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická.
- 102) Upravit povrch stanice Hradčanská tak, aby zde bylo možné realizovat standardní náměstí.
- 103) Provéřít možnost oddálení trasy záměru od obytné zástavby v prostoru ulice U Prioru cca v km 9,500 - 10,500. Minimalizovat zábor soukromých garáží a upřesnit adekvátní náhrady.
- 104) V případě zastínění bytů a pozemků protihlukovou stěnou zpracovat světelně technickou studii podle bodu 4.3.5 ČSN 73 43 01 „Obytné budovy“.
- 105) Posoudit riziko a následky možných havárií.
- 106) Zvážit v rámci technických možností oddálení trasy záměru od obytné zástavby v ulici Slavičkova.

### **III. Opatření pro fázi realizace záměru**

- 107) 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).
- 108) Před zahájením výstavby bude vypracován a schválen „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
- 109) Pro stavbu bude vypracován a příslušnému orgánu státní správy předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
- 110) Na plochách zařízení stavenišť v inundačním území nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy.
- 111) Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v inundačním území odváženy.
- 112) Na plochách zařízení stavenišť v inundačním území budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné plechové nádoby; stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
- 113) 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.
- 114) Kaly ze zemních jímek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.
- 115) V blízkosti vodních toků nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- 116) Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodoteče, musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích; v průběhu krátkodobé odstávky mechanismů budou tyto podloženy těsnými vanami pro případné zachycení uniklých produktů.
- 117) Pro staveništní dopravu maximálně využívat prostor koridoru dráhy s minimální zátěží okolních komunikací, pokud je nezbytné, tak v koordinaci s dopravou generovanou realizací Městského okruhu v úseku Strahovský tunel Trojská včetně souvisejících staveb.
- 118) 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 bude využita pro odvoz železniční doprava v kombinaci s dopravou lodní. Výruba a výkopy ze stavenišť na okraji Prahy budou odváženy nejkratší cestou kapacitními komunikacemi na dálniční síť.
- 119) Z hlediska režimu podzemních vod v celém období výstavby provádět monitoring hydrogeologických poměrů.

- 120) V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- 121) Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.
- 122) 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.
- 123) Zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost pravidelným kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací.
- 124) Stavební stroje a zařízení na stavbě je třeba zvolit v souladu se zpracovanou akustickou studií; při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na minimální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů; maximální hodnoty hlučnosti použitých typových skupin stavebních mechanismů a akustické vlastnosti konkrétních mechanismů, které je možno použít, jsou uvedeny v akustické studii.
- 125) Během výstavby v blízkosti obytných lokalit je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních prostor.
- 126) Zajistit důkladnou skryvku kvalitní orniční vrstvy a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornicí důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- 127) 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.
- 128) Plochy zemědělského půdního fondu i pozemků určených k plnění funkcí lesa, které budou dočasně vyjmuty, budou uvedeny do původního stavu, včetně technické a biologické rekultivace a osazení dřevin.
- 129) V rámci stavby bude veden o výkopové zemině, respektive stavební suti deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří, prokazující plnění limitů stanovených vyhláškou č. 294/2005 Sb; o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu; o způsobu využití výkopové zeminy, respektive stavební suti bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů zemin v prostoru staveniště s odkazem na uvedenou vyhlášku.
- 130) V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
- 131) Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy



s dodavatelem stavby bude požadavek, aby vznikající odpady v etapě výstavby byly nejprve nabídnuty k využití.

- 132) Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů.
- 133) 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.
- 134) Smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.
- 135) Ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

#### **IV. Opatření pro fázi provozu záměru**

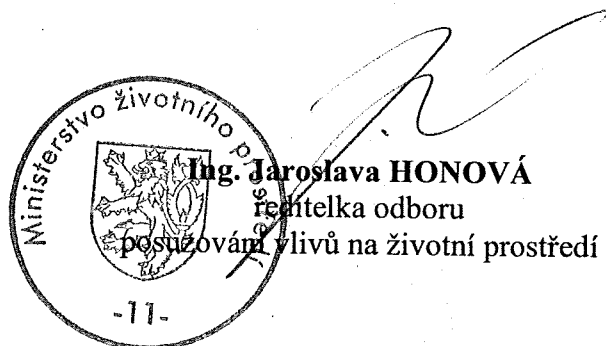
- 136) Nová vozidla pro obsluhu letiště budou vybavena sociálním zařízením bez odvádění odpadů do terénu. Při obnově ostatních vozidel budou upřednostněna ta, která budou vybavena sociálním zařízením bez odvádění odpadů do terénu.
- 137) Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření.

#### **V. Kompenzační opatření**

- 138) V případě, že železniční most v Královské oboře, která je kulturní nemovitou památkou zapsanou ve Státním seznamu kulturních nemovitých památek pod R.č.Ú.s. 1-1650, bude vyjmut z památkové ochrany kulturní památky Královská obora, zajistit citlivou přestavbu odpovídající shodnému stávajícímu vzhledu, avšak v provedení pro dvoukolejnou trať.
- 139) V rámci náhradní výsadby za kácené dřeviny do odborně zpracovaného projektu sadových úprav zahrnout také následující kompenzace:
  - posílení funkce ZCHÚ 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.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů, není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proto proti němu odvolat.

Platnost tohoto stanoviska je 2 roky ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 a ustanovením § 4 odst. 1 písm. f) 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.



Ministerstvo životního prostředí  
Ing. Jaroslava HONOVÁ  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
-11-

**Obdrží:**

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku