

# **P O S U D E K**

**podle § 9 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**

## **Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček**

**Zpracovatel posudku:      Ing. Josef Tomášek, CSc.**

**Mníšek pod Brdy  
prosinec 2015**

## Identifikační údaje

**Název:** Posudek podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění „**Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček**“ (zpracováno s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění)

**Objednatel:** Česká republika - Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 144265  
100 10 Praha 10  
IČ: 00164801  
zástupce: Mgr. Evžen Doležal, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence  
zástupce pro věcná jednání: Ing. Jana Čížková  
tel.: 267 122 958  
e-mail: Jana.Cizkova@mzp.cz

**Zpracovatel:** Středisko odpadů Mníšek s.r.o.  
Pražská 900  
252 10 Mníšek pod Brdy  
IČ: 46349316  
DIČ: CZ46349316  
kontaktní pracovník: Ing. Josef Tomášek, CSc.  
tel.: 318 591 770-1  
603 525 045  
e-mail: som@sommnisek.cz

# Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	1
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE .....	2
II.1. Úplnost dokumentace .....	3
II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení .....	4
A. Údaje o oznamovateli .....	4
B. Údaje o záměru .....	5
B.I. Základní údaje.....	5
B.II. Údaje o vstupech .....	11
B.III. Údaje o výstupech .....	14
C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....	17
C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území.....	17
C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území .....	18
C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.....	19
D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí.....	20
D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti.....	20
D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů .....	32
D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech.....	32
D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné .....	33
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů ....	38
D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování.....	38
E. Porovnání variant řešení záměru .....	38
F. Závěr .....	38
G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....	39
H. Přílohy .....	39
II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí .....	40
II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice .....	40
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	41
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	45
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	51
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	61
VII. NÁVRH STANOVISKA .....	63
PŘÍLOHY .....	78

## **I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **1. Název záměru**

Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček.

### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

Odbočka na letiště bude vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu v délce 3,2 km, bude podcházet komunikaci R6 a letištní dráhu a bude končit zastávkou Letiště, která bude rovněž umístěna pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Celková délka nové trati je 4,0 km. Posouzena je pouze dvoukolejná odbočka jako nejhorší možný stav zejména z hlediska hlukové zátěže související s dopravou na dvoukolejnou trati, avšak s tím, že v první fázi nelze vyloučit ve vybudovaném napojení zprovoznění pouze jedné koleje.

Je uvažován celkový počet 134 vlaků, což znamená 4 páry vlaků za hodinu v obdobích zvýšeného zájmu o přepravu (za předpokladu plného zdvoukolejnění tratě Praha-Bubny – Hostivice – Kladno (-Kladno-Ostrovec).

Realizace záměru je podmíněna stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno“, ke které bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP dle zákona 100/2001 Sb. 16. ledna 2013.

### **3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

Kraj: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Obec: Praha, Hostivice, Dobrovíz

Katastrální území: Dobrovíz, Litovice, Hostivice, Ruzyně

### **4. Obchodní firma oznamovatele**

OHL ŽS, a.s.

### **5. IČ oznamovatele**

463 42 796

### **6. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Burešova 938/17

602 00 Brno, Veveří

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 2719/4343/OEP/92/93 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č.j. 112450/ENV/2011.

Záměr „Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček“ naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby železničních drah delší než 1 km) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zjišťovací řízení pro záměr „Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček“ zahájil příslušný úřad - Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP) ve smyslu § 7 zákona dopisem č.j. 664482/ENV/13 ze dne 18. 9. 2013. Oznámení zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 10606/ENV/06 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č.j. 15711/ENV/15. Na základě obdržených vyjádření k oznámení s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 3 zákona vydalo MŽP závěr zjišťovacího řízení č.j. 78108/ENV/13 ze dne 4. 11. 2013 s tím, že dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Posouzení vlivů záměru na ovzduší – doplnit návrh komplexního odvětrání železničního tunelu a vyhodnotit jeho vliv na nedalekou letištní zástavbu včetně upřesnění polohy a počtu výduchů.
2. Aktualizace biologického průzkumu – s ohledem na skutečnou polohu záměru a se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů v dotčeném území.
3. Zdůvodnění potřeby záměru – doplnění informací ve vztahu ke zpracovávané Studii proveditelnosti a paralelní možnosti napojení letiště z trati Praha – Kladno přes Dlouhou Míli, především s ohledem na vypořádání vyjádření dotčených samospráv.
4. Dále je nutné v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky, které jsou uvedeny v níže uvedených doručených vyjádřeních. V této souvislosti by bylo vhodné na úvod dokumentace předřadit kapitulu, kde bude popsáno, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky zohledněny či vypořádány.

Oznamovatel předložil dokumentaci MŽP, které ji dopisem č.j. 47667/ENV/15 ze dne 31. 7. 2015 následně rozeslalo dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a ke zveřejnění. Dokumentace byla zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb.

Zpracováním posudku k cit. záměru byl dopisem MŽP č.j. 69813/ENV/15 ze dne 7. 10. 2015 pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc., držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č.o. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 5834/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011. Pro zpracování posudku byly předány tyto podklady (doručeno zpracovateli posudku 19. 10. 2015):

- oznámení
- kopie dopisu příslušného úřadu - zahájení zjišťovacího řízení
- kopie závěru zjišťovacího řízení vč. obdržených vyjádření

- kopie dopisu příslušného úřadu - rozeslání závěru zjišťovacího řízení
- dokumentace
- kopie dopisu příslušného úřadu - rozeslání dokumentace
- kopie vyjádření k dokumentaci

### **II.1. Úplnost dokumentace**

Dokumentace vlivů záměru „Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona a byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 2719/4343/OEP/92/93 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č.j. 112450/ENV/2011.

Dokumentace obsahuje 140 stran textu a 8 příloh. Na začátku dokumentace je uveden seznam zpracovatelů dokumentace.

Na začátku dokumentace je nad rámec osnovy dle přílohy č. 4 uvedena kapitola Úvod, ve které jsou uvedeny závěry zjišťovacího řízení.

Vlastní dokumentace v kapitole A. Údaje o oznamovateli charakterizuje základní údaje o oznamovateli. Údaje jsou předloženy odpovídajícím a dostatečným způsobem.

Kapitola B. Údaje o záměru je členěna na tyto podkapitoly:

B.I. Základní údaje

B.II. Údaje o vstupech

B.III. Údaje o výstupech,

ve kterých jsou popsány základní charakteristiky záměru, a splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území je členěna na tyto podkapitoly:

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

a splňuje po formální stránce požadavky přílohy č. 4 zákona. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Kapitola D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí - kapitola po formální stránce splňuje požadavky přílohy č. 4 zákona, obsahuje tyto podkapitoly:

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování

Předložená dokumentace obsahuje dále požadovanou kapitolu E. Porovnání variant řešení záměru (pokud byly předloženy), kapitolu F. Závěr, kapitolu G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a kapitolu H. Přílohy. Součástí dokumentace je 8 příloh.

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace záměru „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“ je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům cit. zákona v rozsahu akceptovatelném zpracovatelem posudku.

## ***II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení***

V této kapitole je posouzen obsah jednotlivých kapitol dokumentace. Je prověřena úplnost a správnost předkládaných údajů a úroveň jejich zpracování a prezentace. Jmenovitě jsou uvedeny všechny nedostatky ve zpracování, kterých se zpracovatel dokumentace dopustil a je vyhodnoceno, jak tyto nedostatky ovlivňují závěry dokumentace.

Pokud je to účelné, je obsah příslušné kapitoly dokumentace shrnut do krátkého odstavce a stanovisko zpracovatele posudku k obsahu a úrovni zpracování je napsáno odlišným typem písma za tímto shrnutím.

### **Úvod**

V této kapitole je uveden kompletní text závěru zjišťovacího řízení a je konstatováno, že požadavky ze závěrů zjišťovacího řízení jsou podrobněji komentovány v příslušných částech předkládané dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je zpracována nad rámec osnovy dokumentace, ale běžně se v dokumentacích uvádí, pokud dokumentaci předcházelo zjišťovací řízení.*

### **A. Údaje o oznamovateli**

Uvedeny jsou následující údaje o oznamovateli: obchodní firma, IČO, sídlo, jméno a telefonní číslo oprávněného zástupce oznamovatele.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje požadované údaje požadované zákonem.*

## B. Údaje o záměru

### B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na 9 dílčích podkapitol, jejichž názvy rámcově odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

#### B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona

V dokumentaci je uveden tento název: Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček. Dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění je záměr zařazen do kategorie I do bodu 9.1 Novostavby železničních drah delší 1 km.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Je uvedeno, že záměr "Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček" má zajistit spojení letiště s centrem Prahy železnicí a dát současně cestujícím možnost přestupu na vnitrostátní i mezinárodní vlakové spoje ve stanici Praha Hlavní nádraží. Stavba se napojuje na výhledový stav trati Praha-Kladno v odbočce Jeneček, za nově uvažovanou zastávkou Hostivice-Jeneček.

Odbočka na letiště je vedena pod úroveň terénu v hloubeném tunelu v délce 3,2 km, podchází komunikaci R6 a letištní dráhu a končí zastávkou Letiště, umístěnou rovněž pod úroveň terénu poblíž Terminálu 2. Celková délka nové trati je 4,0 km. V rámci předkládané dokumentace EIA předkládá oznamovatel do procesu EIA již pouze dvoukolejnou odbočku jako nejhorší možný stav zejména z hlediska hlukové zátěže související s dopravou na dvoukolejnou trati, avšak s tím, že v první fázi nelze vyloučit ve vybudovaném napojení zprovoznění pouze jedné koleje.

V rámci předkládané dokumentace již oznamovatel neuvažuje s nasazením dieselelektrických lokomotiv, ale pouze elektrické nebo hybridní jednotky. Odpadá tedy problematika emisí souvisejících s provozem na této odbočce.

Předkládaná dokumentace se zabývá železničním napojením Letiště Ruzyně z odbočky Jeneček. Projektant uvažuje celkový počet 134 vlaků, což znamená 4 páry vlaků za hodinu v obdobích zvýšeného zájmu o přepravu. I tak takto intenzivní doprava předpokládá plné zdvoukolejnění tratě Praha-Bubny – Hostivice – Kladno (-Kladno-Ostrovec).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje požadované údaje.*

#### B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj	Obec	Městská část	Katastrální území
Hlavní město Praha	Praha	Praha 6	Ruzyně
Středočeský kraj	Hostivice, Dobrovíz		Hostivice, Litovice, Dobrovíz



Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje požadované údaje.*

**B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace jeho vlivů s jinými záměry**

Jako podmiňující stavba je uvedena realizace alespoň části stavby Praha - Kladno, na který se nová stavba bude napojovat. Je konstatováno, že na I. a II. etapu záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně byla MŽP vydána v rámci procesu EIA souhlasná stanoviska. Pro modernizaci železničního spojení Praha - Kladno, 2. etapu Praha-Ruzyně - Kladno-Ostrovec je zpracována přípravná dokumentace. Realizaci této etapy nestojí v cestě žádné zásadní překážky. Existuje shoda v tom, že jako první stavba této etapy by měla být realizována modernizace mezistaničního úseku Hostivice - odbočka Hostivice - Jeneč. V této stavbě trať č. 120 opouští svoji současnou trasu a v nové dvoukolejně podobě využívá směrově příznivější trasu tratě č. 121 Hostivice - Podlešín. Upraví se napojení tratě č. 122 Rudná u Prahy - Hostivice a nově se zřídí propojení Rudná u Prahy – Jeneč (-Kladno), které dneska není. Existuje pouze nepoužívané spojení Rudná u Prahy – odbočka Jeneček (– Středokluky). Tím se učiní i zásadní předpoklad k tomu, aby mohla být postavena odbočka na letiště Praha/Ruzyně.

Předkládaný záměr musí být dále koordinován s případnou realizací záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně“ na kterou bylo vydáno souhlasné stanovisko MŽP dne 26. 10. 2011 pod č.j. 68161/ENV/11.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Kapitola obsahuje požadované údaje.*

**B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr či odmítnutí**

Na úvod je konstatováno, že mezinárodní Letiště Václava Havla v Praze - Ruzyni je situováno na severozápadní okraj Prahy. Nejbližší železniční stopou je současná jednokolejná trať Praha – Kladno (pomineme-li vlečkové napojení stáčiště leteckých pohonných hmot).

Dále je uvedeno zdůvodnění modernizace trati Praha - Kladno a konstatování, že v současné době neexistuje způsob pravidelné kapacitní hromadné přepravy s přímým propojením (bez nutnosti přestupu) Letiště Praha s centrem hl. m. Prahy. Cestující aktuálně využívají služeb soukromých přepravních společností; případně služeb městské hromadné dopravy s nutností přestupů, dlouhou dojezdovou dobou a nevyhovujícím komfortem přepravy.

Následuje citace podmínky č. 14 stanovené v rámci souhlasného stanoviska MŽP na záměr Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně:

- ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací záměru zpracovat dopravní studii, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci příslušných městských částí a obcí) a která **bude řešit dopravní obslužnost předmětného území**, včetně návrhu kolejového napojení. Letiště Praha musí být propojeno s centrem města a blízkým okolím kapacitním hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků, jako je např. vlak, metro, tramvaj a podobně. Studie bude obsahovat **časový harmonogram** realizace této dopravy ve vztahu k rozvoji letiště umožněným realizací záměru. Po nalezení shody plán dopravní obslužnosti realizovat dle projednaného a odsouhlaseného časového harmonogramu tak, aby dopravní situace v dotčené lokalitě byla optimální pro všechny uvedené subjekty.

Dle zajištění splnění podmínky kapacitního hromadného dopravního spojení má dodatečně souvislost i s některými nařízeními a strategiemi EU. Je zmíněn návrh nařízení EP

a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a nástroj pro propojení Evropy (CEF), které dle oznamovatele souvisejí se splněním této podmínky.

Dále je popsána problematika napojení letiště na kolejovou osobní dopravu a je zmíněno memorandum z listopadu 2012 o spolupráci Ministerstva dopravy ČR, Letiště Praha a.s., hlavního města Prahy, Správy železniční dopravní cesty, s.o. na zajištění propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem hlavního města Prahy.

V současné době není letiště obsluhováno žádnou kolejovou osobní dopravou. Výhledové potřeby letiště jsou tedy ve vybudování nové infrastruktury, jejím napojení na infrastrukturu stávající, umožněním napojení na infrastrukturu výhledovou a v postupném zavádění optimálního systému železniční dopravy s ohledem na možnosti infrastruktury návazné. Cílem je zavedení příměstské, spěšné a dálkové dopravy přímo na letiště, přičemž v dlouhodobém výhledu je vhodné nezamezit přivedení dopravy vysokorychlostní s vazbou na vysokorychlostní železniční síť okolních států.

Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha je největší v České republice a je významné i z pohledu střední Evropy. Počet odbavených cestujících v letech 1990 – 2010 neustále stoupal, v současnosti se projevuje stagnace způsobená ekonomickou krizí a dalšími vlivy. Vybavení letiště a nabídka návazných služeb jsou na světové úrovni a vyhoví přísným měřítkům, nedostatečné však jsou možnosti spojení s centrem města a s návaznými dopravními systémy.

Řešením, které by splnilo požadavky na dostatečně kapacitní a rychlé spojení s centrem města, je pouze kolejová doprava, vedená po vyhrazeném tělese v celé své délce. Tedy metro, tramvaj nebo železnice. Byla zpracována řada studií, zabývajících se různými typy kolejového spojení (metro, tramvaj, železnice) i nekolejového (autobus, trolejbus, nekonvenční doprava) v různých trasách.

Protože Letiště Václava Havla Praha i Kladno jsou vůči Praze situovány zhruba ve stejném směru, vždy se uvažovalo řešit jejich železniční spojení s Prahou koordinovaně, jako jeden projekt. Cílem byla výstavba rychlého a kapacitního železničního spojení, které by zčásti bylo rekonstrukcí, zčásti novostavbou. Pro projekt se vžilo označení „rychlodráha“, i když poněkud nepatřičně s ohledem na uvažovanou provozní rychlost.

Na základě podepsaného memoranda z listopadu 2012 o spolupráci Ministerstva dopravy ČR, Letiště Praha a.s., hlavního města Prahy, Správy železniční dopravní cesty, s.o. na zajištění propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem hlavního města Prahy se zúčastněné strany dohodly:

*„Zúčastněné strany budou spolupracovat na maximálně rychlém nalezení koordinovaného přístupu pro přípravu a realizaci efektivní modernizace vedoucí k dostatečnému zkapacitnění všech dotčených úseků stávajících tratí mezi Letištěm Václava Havla Praha a koncových železničních uzlů v centru hl. m. Prahy. Cílem je co nejrychlejší zajištění dostatečné kapacity pro přepravu cestujících při současné minimalizaci nákladů vyplývající z využití již existující infrastruktury a pouze nezbytných investic do její modernizace, případně do dostavby vybraných dílčích úseků nezbytných pro zajištění potřebné kapacitní propustnosti celé trati.“*

Pro splnění těchto požadavků považujeme za prvořadé, propojení letiště a hlavního nádraží s návazností na železniční dálkovou dopravu.

Rekonstrukce trasy dnešní kladenské trati vyplývá především z nutnosti zajistit kapacitní rychlou příměstskou dopravu a současně ji využít i jako další možnost spojení centra Prahy s letištěm.

Ke zvažovaným variantám je pouze uvedeno, že předkládaná varianta je možným způsobem napojení Letiště Václava Havla Praha na centrum města za splnění všech klíčových parametrů a podmínek, zejména pak:

1. časové realizovatelnosti projektu a následného uvedení spojení do provozu (rok 2018),
2. využití maxima stávající infrastruktury a volné kapacity, a s tím související minimální investiční náročnosti na upravení trasy a zvýšení kapacity a jízdního komfortu
3. splnění klíčových parametrů pro komfort
4. zaručení garantovatelné požadované cestovní doby

Ve vztahu ke zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění je připomenuto vyjádření MČ Prahy 6 k oznámení, které lze obecně shrnout jako nesouhlasné. V rámci zpracování předložené dokumentace doložil oznamovatel aktuální vyjádření MČ Prahy 6 - kopie toto vyjádření je do této kapitoly vložena. V tomto vyjádření je mimo jiné uvedeno, že MČ Praha 6 považuje ve výhledu za nejvhodnější variantu průjezdnou variantu letištěm, tzn. možnost železničního propojení Kladno - Letiště VHP - Praha centrum. Tato varianta však předpokládá vybudování železničního připojení letiště i západní větví do zastávky Jeneček i východní větví do stanice Ruzyně, obě na trase modernizované příměstské železnice bývalé Buštěhradské dráhy. Zůstává však požadavek na přednostní realizaci východního připojení letiště ze stanice Ruzyně s tím, že v prostoru Dlouhá míle bude vybudováno kapacitní zařízení P+R, autobusový terminál a případně tramvajová trať. Za tímto vyjádřením zpracovatel dokumentace uvádí, že uvedeným vyjádřením lze považovat za vypořádané vyjádření MČ Praha 6 ze dne 23. 10. 2013.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

*Předkládaná varianta se týká západního kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha, které se v současnosti jeví snadněji realizovatelné, než v některých materiálech preferované východní napojení. Vlastní hodnocený záměr umožňuje napojení východního kolejového řešení.*

*Je zcela zřejmé, že problematika rychlého kolejového spojení severozápadního sektoru a Letiště Václava Havla Praha s centrem Prahy je řešena dlouhodobě a intenzivně, prakticky nepřetržitě od 70. let 20. století. Z hlediska vlastní realizace však letiště na kolejové napojení stále čeká.*

*Z novějších materiálů týkajících se komplexně dané problematiky je účelné uvést - Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna - Aktualizace studie proveditelnosti 2015, 4/2015 (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SUDOP PRAHA a.s., METROPROJEKT Praha a.s.).*

*Východní připojení letiště bylo součástí záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ a mělo by být vedeno ze stanice Ruzyně s tím, že v prostoru Dlouhá míle bude vybudováno kapacitní zařízení P+R, autobusový terminál a případně tramvajová trať.*

*Dle zápisu ze 104. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 7. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic byla schválena Studie proveditelnosti ve variantě R1spěš, což je varianta odbočky v žst. Praha-Ruzyně přes Dlouhou Míli. Jedná se však především o schválení z hlediska podpory z programu dopravní infrastruktury.*

*Posuzovaný záměr si však nároky na financování z programu dopravní infrastruktury nečiní.*

*Jedná se o poznámky, které nemají vliv na vlastní posuzování vlivu záměru na životní prostředí, zpracovatel posudku však považuje za účelné doplnit celkové prostředí, ve kterém se záměr odehrává.*

### **B.I.6. Popis technického a technologického řešení**

V této kapitole je uvedeno, že je navržena dvoukolejná trať na ruzyňské letiště odbočující u zastávky Hostivice-Jeneček z modernizované trati Praha–Kladno (v km cca 15,930). Zachována je možnost výhledového doplnění spojky ve směru z letiště do stanice Jeneč (směrem na Kladno) a také prodloužení koncové stanice na letišti pro možnost provozu dálkových vlaků, případně propojení do Prahy-Ruzyně. Návrh předpokládá realizaci současně nebo až po dokončení stavby Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa v úseku Hostivice (včetně) - Jeneč (včetně).

Dále je řešení záměru popsáno v následujících podkapitolách:

- Železniční svršek a spodek
- Směrové řešení
- Sklonové řešení a tunely
- Železniční svršek
- Železniční spodek
- Železniční tunel
- Železniční zabezpečovací zařízení
- Přístupové komunikace
- Stanice
- Skladba vozového parku

V poslední podkapitole je uvedeno, že etapa provozu nebude zdrojem znečišťování ovzduší, neboť oznamovatel odstoupil od záměru provozování dieselové trakce. V navrženém úseku budou provozovány pouze elektrické nebo hybridní jednotky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola obsahuje údaje, ze kterých je zřejmé řešení záměru.*

*V popisu se objevují některé nepřesnosti - na str. 22 je uvedena délka tunelu 3,984 km, správně 3,2 km.*

*Kapitola „Koordinace s ostatními dopravními stavbami „je poněkud nelogicky uvedena v dokumentaci v kapitole D ve vlivech na veřejné zdraví - tato informace podle zpracovatele posudku patří spíše do této kapitoly.*

*Je uvedena nutnost koordinace s následujícími záměry:*

- Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně
- Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa
- průjezd vlaků areálem letiště přes Dlouhou Míli do žst. Praha Ruzyně.

*V dalším textu dokumentace jsou uvedeny další související stavby:*

- Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno
- výstavba terminálu Západ
- Napojení letiště na rychlostní silnici R6

- *Prodloužení tramvajové trati do prostoru terminálu Jih*

*Ve vztahu ke Studii proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, jejímž zadavatelem je Správa železniční dopravní cesty - Stavební správa Praha lze konstatovat, že předkládaný záměr není s touto studií v rozporu, neboť umožňuje zaokruhování trati prodloužením do ulice Aviatická a dále po východní trase.*

#### **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Zahájení výstavby je uvedeno v roce 2016 a dokončení v roce 2018.

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*V této kapitole postrádá zpracovatel posudku informaci o tom, že zahájení výstavby nemůže být dříve, než bude zahájena výstavba Modernizace trati Praha - Kladno, II. etapa. Toto je uvedeno v předchozích kapitolách“.*

*Na tento záměr proběhlo zjišťovací řízení Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno MZP075 se souhlasným stanoviskem č.j.: 101466/ENV/12 ze dne 16. ledna 2013*

*V kapitole B.I.4 je uvedeno, že pro modernizaci železničního spojení Praha – Kladno, 2. etapu Praha-Ruzyně – Kladno-Ostrovec je zpracována přípravná dokumentace a že realizaci této etapy nestojí v cestě žádné zásadní překážky. I tak však zahájení stavby v roce 2016 se jeví jako značně optimistické.*

#### **B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Jsou uvedeny kraje Hlavní město Praha a Středočeský kraj, obce Hlavní město Praha, Hostivice, Dobrovíz a Městská část Praha 6.

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

Jsou uvedena tato navazující rozhodnutí:

- Územního rozhodnutí na uvedený záměr
- Souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 zákona č. 254/2001, o vodách v platném znění ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků nebo na pozemcích sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry
- Povolení vodoprávního úřadu k čerpání průsakové vody ze stavební jámy podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona
- Souhlas vodoprávního úřadu dle § 17 zákona č. 254/2001, o vodách v platném znění ke stavbám v záplavových územích
- Stavební povolení k vodním dílům dle § 15 zákona č. 254/2001, o vodách v platném znění – příslušný vodoprávní úřad
- Povolení k nakládání s povrchovými vodami nebo podzemními vodami dle §8 zák. č. 254/2001 Sb., o vodách v platném znění - příslušný vodoprávní úřad

- Souhlas s Plánem opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro období výstavby na území stavby velkého rozsahu - příslušný vodoprávní úřad
- Souhlas s umístěním stavby na pozemcích do 50 m od okraje lesa dle zák. č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění - vydává příslušný pověřený OÚ III. stupně
- Souhlas se zábořem ZPF podle zák. č. 334/1992 Sb., v platném znění – pověřený OÚ III. stupně
- Rozhodnutí o odnětí PUPFL dle zákona č.289/1995 Sb. o lesích, v platném znění pověřený OÚ III. stupně
- Rozhodnutí o kácení dřevin podle § 8 odst. 1 a 2 platného znění zák. č. 114/1992 Sb. – obecní úřady dotčených obcí I. st.
- Rozhodnutí o výjimkách ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zák. č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů – Krajský úřad Středočeského kraje a Magistrát hl. města Prahy
- Souhlas se zásahem do krajinného rázu dle § 12 zákona č.114/1992 Sb. – příslušný orgán ochrany přírody – pověřený OÚ III. stupně
- Závazné stanovisko s dotčením VKP dle §4 odst. 2 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění – pověřený OÚ III. st.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K této kapitole má zpracovatel posudku poznámku, že ve výčtu chybí stavební povolení.*

*Není zřejmé, k čemu je vázáno stavební povolení k vodním dílům.*

## **B.II. Údaje o vstupech**

### **B. II.1. Půda**

V této kapitole je popsán trvalý a dočasný zábor ZPF a PUPFL.

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou činí 8,8041 ha a dočasný zábor nad 1 rok 13,9513 ha. V tabulkách je uveden seznam odnímaných ploch, souhrnné informace o charakteru záborů a výměra pozemků dle druhu pozemku.

Celkový trvalý zábor PUPFL vyvolaný stavbou činí 0,1007 ha a dočasný zábor nad 1 rok 0,4502 ha. Dále je dotčeno ochranné pásmo lesních porostů.

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ze zvláště chráněných území přírody a nejsou dotčena ani ochranná pásma těchto území. Do hodnoceného území zasahují ochranná pásma silnice a inženýrských sítí. Jsou obecně popsána tato ochranná pásma a dále letecká ochranná pásma. Je podrobně popsáno stávající ochranné hlukové pásmo letiště Praha Ruzyně.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**B.II.2. Voda****Výstavba**

Je uvedeno zajištění pitné vody pro pokrytí potřeby stavebních čt, technologická voda (do betonu a kropení rozestavěných částí) a provozní voda (kropení a mytí komunikací, očista vozidel). Zásobování staveniště vodou bude v dostupných místech zajištěno dočasnými přípojkami na městský vodovodní řad s osazenými vodoměry. Provozní voda bude dodávána autocisternami a přímo v kropicích vozech.

**Provoz**

Jsou uvedeny nároky na vodu pro čištění odvodňovacího zařízení tunelu a potřebu vody pro požární vodovod.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*

**B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje****Výstavba**

Jsou popsány nároky na suroviny pro zajištění stavby. Podrobněji je popsána realizace zemních prací a jsou specifikovány objemy těchto prací včetně zpětných zásypů a odvozu materiálu, který má být použit na rekultivaci pískovny Borek n. Labem v katastru Borek u Staré Boleslavi. Potřeba odběru elektrické energie bude zajištěna napojením na stávající rozvodnou síť ČEZ, případně jiných distributorů v rámci areálů zařízení staveniště, kam bude přivedena nadzemním kabelovým vedením z nejbližších přípojných míst.

**Provoz**

Je uvedeno, že elektrická energie za provozu bude potřebná zejména pro účely napájení zabezpečovacích zařízení, provoz sdělovacích zařízení, technologických zařízení v žst. a zastávkách, elektrického vyhřívání výhybek a provoz výpravních budov v železničních stanicích a zastávkách (vytápění, osvětlení, rozvody elektrické energie pro další účely, apod.) a další. Je uveden celkový instalovaný příkon vzduchotechnických zařízení:

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

**B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu (například potřeba souvisejících staveb)****Výstavba**

Jsou uvedeny nároky na vyvolanou staveništní dopravu, kde lze za rozhodující etapu v rámci výstavby považovat etapu zemních prací. Jsou uvedeny nároky na odvoz přebytečného výkopového materiálu (141 aut denně) a popsána trasa odvozu do přístavu v Radotíně.

**Provoz**

Je uvedeno, že tato etapa negeneruje významnější nároky na automobilovou dopravu. Dále je popsána železniční doprava - současná i výhledová. Nejdříve je popsán stávající provoz na tratích 528 B (Praha - Bubny-) Hostivice - odbočka Jeneček - Jeneč (- Rakovník), 529 A Hostivice - odbočka Jeneček - Podlešín a 520 C Hostivice - odbočka Jeneček - Rudná

u Prahy. V tabulkách jsou uvedeny počty vlaků v pracovní dny a v sobotu a v neděli v roce 2014. Trať směr Rudná u Prahy a Středokluky jsou bez osobní dopravy.

V podkapitole Výhledová doprava je uvedeno, že v osobní dopravě lze očekávat postupnou realizaci modernizace spojení Praha - Kladno, napojení letiště Praha-Ruzyně, které pro potřeby této dokumentace je předpokládáno v odbočce Jeneček, a zřízení 3 nových zastávek na trati 520 C v úseku odbočka Jeneček - Rudná u Prahy (zastávky Hostivice - U hřbitova, Chýně a Chýně-jih, tyto zastávky mají být uvedeny do provozu ve 2. polovině roku 2014). Zároveň se na této trati zavede pravidelná osobní doprava. Je upozorněno na to, že v rámci modernizace tratě Praha - Kladno bude trať v úseku odbočka Jeneček - Jeneč přeložena, původní trasa bude opuštěna a trať povede zhruba ve stopě současné trati 529 A odbočka Jeneček - zastávka Jeneč. Je uvedena tabulka s reálným výhledem dopravy.

Pokud se týká vozového parku ve výhledu, je uvedeno, že trať Praha - Kladno bude elektrifikována, takže spěšné a osobní vlaky budou vedeny v elektrické trakci =3kV. Rychlíky Praha - Rakovník, pokud zde pojedou, budou i nadále v dieselové trakci. Druhou zvažovanou variantou je, že cestující směru Rakovník budou přestupovat v Kladně. Odbočná trať na letiště se neelektrifikuje, jako optimální řešení se jeví nasazení hybridních jednotek. Ty zatím na železnicích v České republice nejezdí, v zahraničí jsou v omezeném rozsahu provozovány. Jejich nasazení by řešilo problém odvětrání podzemní stanice. Traťová rychlost na nové spojení odbočka Jeneček - Letiště Praha je 80 km/hod.

Dále je uvedena tabulka s počty vlaků ve výhledovém stavu, kdy je uvažováno s navýšením regionální dopravy na tratích 520 C a 529 A.

Dále je komentován soulad s dokumentacemi EIA. Je konstatováno, že uvedené počty vlaků na úseku Praha-Bubny - Praha-Ruzyně nepřekračují počty uvedené v dokumentaci EIA „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“, kde bylo uvažováno úhrnem 330 vlaků, v tomto oznámení 256 vlaků, tj. o 74 méně. Na úseku (Praha-Ruzyně -) odbočka Jeneček - Kladno se předpokládá 136 vlaků, což je o 4 - 6 vlaků méně, než předpokládá dokumentace EIA „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ (142 vlaků). Vyšší počty regionálních vlaků na směrech Rudná u Prahy a Středokluky odpovídají počtům vlaků uvedeným v dokumentaci EIA („Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“):  $48 + 20 = 68$  vlaků/den. Nicméně tyto počty regionálních vlaků lze považovat spíše za hypotetické. Počet nákladních vlaků je ve shodě s citovanou dokumentací EIA pro II. etapu. S vlaky směru Praha-Ruzyně - Hostivice - odbočka Jeneček – Letiště Praha se v rámci stavby Modernizace trati Praha-Kladno, II. etapa nepočítalo a jsou tedy oproti studii EIA navíc. Nejedná se však o nový vlakový proud, pouze nastává jeho přesměrování z trati Praha-Ruzyně – Dlouhá Míle – Letiště Ruzyně na trať přes Hostivice.

Výhledový počet vlaků osobní přepravy s porovnáním s dokumentacemi EIA je uveden v grafických vyjádřeních ve třech řezech: Praha-Bubny - Praha-Ruzyně, Hostivice - odbočka Jeneček a Jeneč - Kladno.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*



### B.III. Údaje o výstupech

#### ***B.III.1. O vzduší (například přehled zdrojů znečištění, druh a množství emitovaných škodlivin, způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek)***

##### **Výstavba**

Rozhodujícím zdrojem emisí v rámci výstavby bude etapa zemních prací, související s pohyby nákladních automobilů, s nasazením stavební techniky a s manipulací s těžným materiálem. Emisní faktory použité pro uvedené bilance emisí jsou uvedeny v rozptylové studii, která je samostatnou přílohou dokumentace

Nejsou uvažovány bodové zdroje znečištění ovzduší. Jako liniový zdroj znečištění ovzduší je uvažován odvoz přebytečného výkopového materiálu v celkovém množství je 474 538 m<sup>3</sup>. Je popsána trasa dopravy do přístavu Radotín. V tabulce jsou vyčísleny emise z tohoto zdroje.

Za plošné zdroje jsou uvažovány:

- emise frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> - zemní práce
- nákladní automobily v prostoru stavby
- staveništní technika

Pro jednotlivé zdroje je uveden popis zdroje a je uvedena tabulka s vyčíslenými emisemi.

##### **Provoz**

Je uvedeno, že vzhledem ke skutečnosti, že na základě zjišťovacího řízení oznamovatel odstoupil od provozu dieselelektrických lokomotiv a na navrhované trati budou provozovány pouze elektrické nebo hybridní jednotky, nebude provoz zdrojem znečištění ovzduší. Uvedeným konstatováním je vypořádáno vyjádření MHMP, odboru životního prostředí, oddělení ochrany ovzduší ze dne 14. 10. 2013.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*

#### ***B.III.2. Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)***

##### **Výstavba**

Jsou zmíněny splaškové odpadní vody, jejichž množství bude záviset na celkovém uvažovaném počtu pracovníků v etapě výstavby - shodné s bilancovanými nároky na vodu.

Co se týká srážkových vod, není vyloučena možnost kontaminace srážkových vod z ploch zařízení stavenišť. Je doporučeno realizovat zemní jámy nebo jiná ekvivalentní opatření i pro drobná zařízení stavenišť v případě, že hrozí nebezpečí znečištění povrchových vod. Zemní jámy mají zabezpečit ochranu povrchových vod (a potažmo i podzemních vod) z hlediska nerozpustných látek, případně ropných látek.

Srážkové vody ze stavebních jam při portálech tunelů budou odváděny vyspádováním dna jámy do příkopů při patách svahů jam do svodných jímek, z těchto jímek bude voda přečerpávána kalovými čerpadly do sedimentační jámy nad jámou a po usazení odvedena do recipientu.

Jako odpadní vody technologické jsou označeny vody ze stavebních jam při tunelových portálech, které budou využívány například pro nástřik dočasného betonového

ostění pro zabezpečení stavební jámy hloubeného tunelu a voda užívaná pro kropení rozestavěných betonových konstrukcí. Tyto vody budou odváděny odvodňovacími příkopy v tunelech resp. v patách stavebních jam do svodných jímek, odkud budou přečerpávány kalovými čerpadly do sedimentační jímky nad jámou. Odtud budou po usazení odváděny do nejbližšího recipientu.

Podzemní voda prosakující do stavebních jam (hloubený tunel) zasahujících dnem pod úroveň HPV při povrchovém odvodnění těchto jam. Tato voda bude odváděna odvodňovacími příkopy v patách stavebních jam do svodných jímek, odkud budou přečerpávány kalovými čerpadly do sedimentační jímky nad jámou. Odtud budou po usazení odváděny do nejbližšího recipientu.

Je navrženo v rámci dalších přípravných prací v rámci podrobných hydrogeologických průzkumů detailněji specifikovat výrony podzemních vod v etapě výstavby, případně navrhnout způsoby odvádění tunelových vod v etapě výstavby.

### **Provoz**

Je konstatováno, že se záměrem není generován žádný nárok z hlediska produkce splaškových vod.

Srážkové vody - železniční trať bude odvodněna navrženými drážními příkopy, které budou zaústěny do recipientů. V úseku kde podélný sklon trati klesá k portálům tunelů, je navrženo podchycení příkopů před portály vtokovými jímkami do kanalizace. Kanalizace je svedena do nástupní plochy u portálu koleje č. 1, odkud je čerpána do Jenečského potoka.

Odvodnění v těchto úsecích je dimenzováno v souladu TNŽ 73 6949 na patnáctiminutový déšť s periodicitou  $p = 0,2$ .

- návrhové množství pro kolej č. 1  $Q = 193$  l/s
- návrhové množství pro kolej č. 2  $Q = 127$  l/s

Do Jenečského potoka lze dle sdělení správce toku Povodí Vltavy s.p. zaústit max. 10 l/s. Proto je pro každou kolej navržena retence. Retenční nádrže jsou navrženy na pětiletou periodicitu s max. odtokem z obou ve výši 10 l/s. Pro kolej č. 1 vychází retenční nádrž o objemu 265 m<sup>3</sup> a pro kolej č. 2 o objemu 160 m<sup>3</sup>.

Průsakové vody budou odváděny střední tunelovou drenáží. Konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešeno v rámci další projektové přípravy.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek. Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*

### **B.III.3. Odpady**

#### **Výstavba**

V tabulce jsou uvedeny předpokládané vznikající odpady a je popsán způsob nakládání s rozhodujícími vznikajícími odpady. Je uveden výčet zařízení k využívání a odstraňování odpadů, která je možné využít pro potřeby stavby.

#### **Provoz**

V tabulce jsou uvedeny předpokládané vznikající odpady zejména z úklidu železniční stanice a údržby veškerého zařízení související s provozem železniční dopravy.

Je konstatováno, že zpracovatelskému týmu dokumentace není znám časový horizont případného ukončení provozu. Proto nelze v době předložení předkládané dokumentace nijak konkrétněji specifikovat ani objem vznikajících odpadů, ani jejich spektrum. Lze předpokládat, že při případném ukončení provozu bude postupováno v souladu s legislativou v odpadovém hospodářství, která bude platná v neznámém časovém horizontu případného ukončení provozu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Drobné připomínky:*

- kvalitní vzrostlé stromy - využití na řezivo - nelze považovat za odpad
- ve výčtu odpadů chybí použité obaly
- nejsou uvedeny kaly ze zemních jímek - viz str. 98 dokumentace
- nejsou uvedeny směsné stavební odpady z realizace stavby na bývalé navážce stavebních materiálů.

**B.III.4. Ostatní (například hluk a vibrace, záření, zápach, jiné výstupy – přehled zdrojů, množství emisí, způsoby jejich omezení)**

**Hluk**

**Výstavba**

Etapa výstavby může být zdrojem hluku, který teoreticky může ovlivnit hlukové parametry v území, avšak vzhledem k situování stavby mimo souvislou obytnou zástavbu nelze předpokládat ovlivnění nejbližší obytné zástavby hlukem ze stavební činnosti. Toto konstatování vyplývá z hlukové studie, která je samostatnou dokumentací.

Je popsán odvoz přebytečného výkopového materiálu.

**Provoz**

Je konstatováno, že etapa provozu negeneruje významnější nároky na automobilovou dopravu, která bude souviset pouze s běžnou údržbou navrhované železniční trati a že údaje o stávající železniční dopravě, jakož i o výhledové dopravě, která bude rozhodujícím zdrojem hluku, jsou doloženy v předcházejících kapitolách předkládané dokumentace. Vyhodnocení hlukové zátěže je patrné z hlukové studie, která je samostatnou přílohou dokumentace.

**Vibrace**

Vibrace budou vznikat během výstavby, zejména při hutnění násypů, stavbě tunelů a zemních pracích. Za provozu železnice budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vlaků po železniční trati. Vibrace se podložím přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobovat nežádoucí účinky. Přesné stanovení hodnot zrychlení mechanického chvění je velmi obtížné a pomocí modelového výpočtu téměř nemožné. Při optimalizaci však dojde k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Jedná se o nové kolejnice, typ UIC 60, pružné upevnění s přímým uložením kolejnice, výměna pražců, zkvalitnění šterkového lože, které má velmi vysokou schopnost vibrace pohlcovat a opravy železničního spodku. Řada opatření spojených s modernizací železniční trati (vyloučení nákladní dopravy s těžkými nákladními vozy, možnost vložení tlumících vrstev pod kolejové lože, použití moderních dokonaleji odpružených osobních souprav, svaření kolejí bez přerušení apod.) povede k významnému snížení vibrací šířících se z provozu železniční trati oproti stávajícímu stavu. Tento kvalitativní posun bude mít za následek i lepší funkci kolejové

dráhy a tím i snížení hodnot vibrací šířících se do okolí. Pro další projektovou přípravu jsou formulována odpovídající doporučení, a to i ve vztahu k problematice vibrací.

### **Záření**

Výstavba nového úseku železniční trati není žádným zdrojem radioaktivního či elektromagnetického záření. Ke stavebnímu povolení je třeba dokladovat, že objekty sloužící pro veřejnost či k pobývání obsluhy vyhovují normě na radon. Na základě výsledků měření bude pozemek zařazen do příslušné kategorie radonového rizika a bude případně navrženo příslušné protiradonové stavební opatření (izolační vrstvy, odvětrávací kanálky apod.).

Technologická zařízení, která mohou (byť v minimální míře) produkovat elektromagnetické záření (např. transformátory) jsou umístěna v odpovídajících prostorách na drážních pozemcích s přístupem pouze pro obsluhu. Ohrožení veřejnosti je vyloučeno.

### **Zápach**

Vzhledem k charakteru záměru nelze předpokládat, že by posuzovaný záměr byl zdrojem zápachu.

### **Jiné výstupy**

Nejsou známy jiné výstupy záměru.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Zpracovatel posudku má pouze poznámku, že hodnocení uvedené v podkapitole Hluk - Výstavba patří až do kapitoly D a že údaje v podkapitole Vibrace se týkají spíše modernizace stávající trati Praha - Kladno a ne výstavby nové železniční tratě.*

### **B.III.5. Doplnující údaje (například významné terénní úpravy a zásahy do krajiny)**

Jiné výstupy ovlivňující významně životní prostředí nejsou známy. Během výstavby budou velmi patrné terénní úpravy, dané hloubením tunelu v parametrech, popisovaných v rámci kapitoly B.I.6.

#### **Stanovisko zpracovatele posudku:**

*Bez připomínek.*

## **C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území**

### **C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

V této kapitole jsou environmentální charakteristiky popsány v těchto kapitolách:

- Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného rozvoje
- Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů
- Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na níže uvedené aspekty
  - Územní systém ekologické stability krajiny
  - Zvláště chráněná území
  - Památné stromy

- Území zájmů Evropských společenství (evropsky významné lokality, ptačí oblasti)
- Území přírodních parků
- Významné krajinné prvky
- Významná stanoviště a biotopy
- Území historického, kulturního nebo archeologického významu
- Území hustě zalidněná
- Staré ekologické zátěže

Mimo jiné je v kapitole Území historického, kulturního nebo archeologického významu uvedeno, že v místě uvažované výstavby se nenachází žádné architektonické ani historické památky, výskyt archeologických nalezišť není znám. V případě zjištění výskytu archeologických památek bude nezbytné umožnit záchranný archeologický výzkum (zpracování dokumentace).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje.*

*Pouze k územím archeologického významu nutno uvést, že zájmové území se nachází v ÚAN III a částečně ÚAN II - záměr by měl být v předstihu oznámen Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a ten rozhodne, jakým způsobem se provede případný záchranný archeologický průzkum.*

## **C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**

V této kapitole jsou popsány složky životního prostředí v následujících kapitolách a podkapitolách:

### C.2.1. Ověduší

- Klimatické charakteristiky
- Znečištění ovzduší

### C.2.2. Voda

- Podzemní vody
- Povrchové vody
- Záplavové území
- Ochranná pásma zdroje povrchových vod

### C.2.3. Půda

- Zábory ZPF
- Zábory PUPFL

### C.2.4. Geofaktory životního prostředí

- Geomorfologické poměry v lokalitě
- Geologická stavba zájmové oblasti
- Seismicita
- Radon

### C.2.5. Fauna a flora

- Flora
- Prvky dřevin rostoucí mimo les
- Fauna
- Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

#### C.2.6. Územní systém ekologické stability, ekosystémy a krajinný ráz

- ÚSES
- Ekosystémy
- Krajinný ráz

#### C.2.7. Krajina, způsob jejího využívání

- Charakter krajiny
- Oblasti surovinových zdrojů a jiných přírodních bohatství
- Ochranná pásma
- Architektonické a jiné historické památky
- Jiné charakteristiky životního prostředí
- Vztah k územně plánovací dokumentaci

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem a jednotlivé složky životního prostředí jsou dostatečně popsány. Zpracovatel posudku má pouze několik drobných připomínek:*

*Formálně - není uvedeno, že záměr nezasahuje ani do OP podzemních vod.*

*Znečištění ovzduší str. 54 - je jen odkaz na RS, dle RS jsou tam překračovány imisní limity pro BaP, PM<sub>10</sub> (36-té denní hodnoty) a NO<sub>x</sub> pro ochranu vegetace, bylo i účelné uvést i v dokumentaci.*

*Povrchové vody str. 58 - je uveden Jenečský potok s tím, že je přítokem Vltavy. Jenečský potok je však přítokem Litovického potoka. Jedná se o drobnou nepřesnost.*

### **C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Je uvedeno, že kvalita životního prostředí na lokální úrovni odpovídá funkčnímu využití území. Volba tohoto území pro stanovené funkční využití odpovídá jeho charakteru, to znamená, že se nejedná o území přírodovědně cenné, respektive krajinářsky zajímavé.

Je konstatováno, že stav životního prostředí týkající se bezprostředně souvisejících objektů obytné zástavby je především z hlediska hlukové zátěže a imisní zátěže komentován v příslušných pasážích předkládané dokumentace.

Jsou shrnuty údaje z předchozích kapitol: v zájmovém území nejsou žádné neobnovitelné přírodní zdroje zastoupeny. Záměr není v přímém kontaktu s územním systémem ekologické stability krajiny. Polohou záměru nejsou dotčena žádná zvláště chráněná území. Poloha záměru je lokalizována mimo nejbližší EVL a ptačí oblasti. Záměrem jsou dotčeny významné krajinné prvky „ze zákona“. V místě uvažované výstavby se nenachází žádné architektonické ani historické památky, výskyt archeologických nalezišť není znám. V případě zjištění výskytu archeologických památek bude nezbytné umožnit

záchranný archeologický výzkum (zpracování dokumentace). V rámci Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v zájmovém území nacházejí dvě lokality, které jsou popsány v předcházející části předkládané dokumentace.

Předložený záměr by svými dopady do jednotlivých složek životního prostředí neměl výrazněji ovlivnit stávající parametry životního prostředí, za patrný i v mírně nadlokálním měřítku bude nutno pokládat zásah do dřevinných porostů podél západního až JZ okraje polí jižně od silnice R6.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez podstatných připomínek.*

*Jen upozornění - chybí údaj o tom, že v zájmovém území jsou dle map pětiletých průměrů za roky 2009 - 2013 překračovány limity imisních koncentrací PM<sub>10</sub> - 36-té denní koncentrace a B(a)P - roční koncentrace, a že v roce 2013 byl překročen imisní limit pro ochranu ekosystémů a vegetace pro oxidy dusíku - roční koncentrace. Toto není uvedeno ani v dokumentaci v kapitole C.2.1, kde je uveden jen odkaz na rozptylovou studii.*

## **D. Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí**

### **D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti**

#### ***D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů***

##### **Zdravotní rizika, sociální a ekonomické důsledky**

V této podkapitole je na úvod komentováno znečištění ovzduší a hluková situace v období výstavby. Je uveden odkaz na rozptylovou studii a konstatováno, že výsledky výpočtu dokladují, že etapa výstavby u nejbližších objektů obytné zástavby nebude znamenat i vzhledem k dočasnosti etapy výstavby výraznější ovlivnění imisní zátěže. Doporučení pro omezování prašnosti jsou formulována v příslušné kapitole předkládané dokumentace. Dále je uveden odkaz na hlukovou studii a konstatováno, že byl proveden výpočet ovlivnění výpočtových bodů provozem na bližším zařízení staveniště o ploše 20 000 m<sup>2</sup>, při zatížení hlukem z provozované techniky 95 dB. U nejbližšího výpočtového bodu (3 - Na Samotě) se akustická zátěž nezvýší ani o 0,1 dB. Podrobně bude třeba hluk z výstavby řešit v dalších stupních projektové přípravy. V tomto smyslu jsou v další části dokumentace formulována odpovídající doporučení.

Pro etapu provozu je uvedeno, že negativní vlivy související s posuzovaným záměrem se ve vztahu k ohrožení zdraví obyvatelstva mohou projevit v následujících oblastech:

- znečištění ovzduší
- hluk
- znečištění vody a půdy
- havarijní stavy

##### **Znečištění ovzduší**

Na úvod je opět komentována etapa výstavby a je uvedeno, že etapa zemních prací vzhledem k dočasnosti etapy zemních prací nebude znamenat výraznější změnu v imisní zátěži, která by se mohla projevit na zdraví trvale bydlících obyvatel.

Pro etapu provozu je uvedeno, že nebude zdrojem znečišťování ovzduší. Na základě závěrů zjišťovacího řízení oznamovatel odstoupil od záměru provozování diesellové trakce. V navrženém úseku budou provozovány pouze elektrické nebo hybridní jednotky.

### **Hluk**

Je opět uveden odkaz na hlukovou studii. Z výsledků akustické studie vyplývá, že realizací posuzovaného záměru nedojde k prokazatelné změně akustické situace v zájmovém území při respektování závěrů a doporučení vyplývajících z této studie.

### **Znečištění vody a půdy**

Ovlivnění zdravotního stavu prostřednictvím znečištění vod, respektive půd, není ve vztahu k hodnocenému záměru aktuální a tento vliv je označen za nulový.

### **Prevence závažných havárií**

Konstatováno, že na předkládaný záměr se nevztahuje zákon č. 59/2006 Sb. v platném znění.

### **Hodnocení vlivů na veřejné zdraví**

Na úvod je uveden odkaz na studii Hodnocení vlivů na veřejné zdraví a dále jsou v této kapitole sumarizovány pouze podstatné závěry této studie. Podkladem k hodnocení expozice byly výsledky hlukové studie, která hodnotí současnou a výhledovou akustickou situaci u dotčené obytné zástavby, doplněné 24hodinovým měřením hlukového pozadí.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že současný hluk z provozu železniční tratě překračuje u většiny obyvatel přilehlé obytné zástavby prahovou úroveň obtěžování a nepříznivého ovlivnění kvality spánku. Tato situace není vzhledem ke kompromisnímu charakteru limitů pro dopravní hluk neobvyklá a představuje neakceptovatelné zdravotní riziko. Realizací záměru modernizace tratě Praha - Kladno a odbočky na Letiště Václava Havla se tato situace podstatně nezmění.

Určitý nárůst hluku, způsobený provozem odbočky na letiště, má být podle zpracovatele hlukové studie řešen v rámci stavby modernizace tratě Praha - Kladno protihlukovou stěnou, kterou je třeba dimenzovat tak, aby pokryla i toto navýšení hladiny hluku. Toto opatření k zajištění spolehlivého dodržení hygienických limitů hluku je označeno za opodstatněné i s ohledem na vývoj poznatků o fyziologických účincích železničního hluku, které zpochybňují dosavadní představu o nižším stupni jeho nebezpečnosti ve srovnání s hlukem ze silniční a letecké dopravy.

### **Sociální a ekonomické důsledky**

Uvažovaný záměr v podstatě nemá vliv na sociální a ekonomické aspekty regionu.

### **Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby**

Vzhledem k situování areálu se nepředpokládá významné negativní ovlivnění obyvatelstva u nejbližších trvale obytných objektů.

### **Narušení faktorů ovlivněných účinky stavby**

Případné jiné negativní účinky uvažovaného záměru z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí kromě dokumentací hodnocených vlivů nejsou očekávány. Jedná se tudíž zejména o aspekt vlivů hluku v etapě výstavby. V rámci zásad organizace výstavby bude



zhotovitel stavby respektovat následující opatření, a proto není nutné je formulovat do stanoviska o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí (uvedena).

### **Koordinace s ostatními dopravními stavbami**

Je uvedena nutnost koordinace s následujícími záměry:

- Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně
- Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa
- průjezd vlaků areálem letiště přes Dlouhou Míli do žst. Praha Ruzyně.

Ve vztahu ke Studii proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, jejímž zadavatelem je Správa železniční dopravní cesty – Stavební správa Praha lze konstatovat, že předkládaný záměr není s touto studií v rozporu, neboť umožňuje zaokružování trati prodloužením do ulice Aviatická a dále po východní trase.

Kromě toho bude dokumentace pro územní řízení dokladovat, že předkládaný záměr je kompatibilní nejen s výstavbou „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně“, ale i dalšími možnými záměry v prostoru letiště, jako je výstavba terminálu Západ, napojení letiště na rychlostní silnici R6, prodloužení tramvajové trati do prostoru terminálu Jih. Kromě toho záměr bude koordinován se záměrem „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol“

Záměr není v rozporu s časovými, prostorovými a technologickými návaznostmi navrhovaného úseku trati na ostatní železniční síť.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou formulována doporučení.

Ze závěrů zjišťovacího řízení vyplynulo, že navrhovaná železnice se kříží se stávajícím vodovodním řadem DN 800, který je veden z vodojemu Kopanina u Kladna. Vodovodní řad je majetkem Středočeských vodáren a.s. Kladno a je nutné ho respektovat a chránit i s jeho ochranným pásmem.

V podmínkách pro další projektovou přípravu záměru je formulováno následující doporučení:

- **dokumentace pro územní řízení bude dokladovat způsob řešení křížení navrhované odbočky se stávajícím vodovodním řadem DN 800 tak, aby tento vodovodní řad byl respektován a chráněn i s jeho ochranným pásmem**

Výše uvedená podmínka reflektuje na vyjádření Hlavního města Prahy k oznámení ze dne 1. 11. 2013.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Koordinace s ostatními dopravními stavbami by měla být uvedena v jiné kapitole dokumentace. Stejně tak informace o křížení navrhované trati s vodovodním řadem DN 800 zcela logicky nepatří do této kapitoly.*

*V souvislosti s počtem obyvatel ovlivněných účinky stavby nutno upozornit, že podle výsledků akustické studie má realizace záměru příznivý vliv na akustickou situaci - dojde ke snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem i počtem obyvatel rušených hlukem ve spánku.*

*Pokud se týká ekonomických důsledků má stavba nepochybně příznivý vliv na rozvoj regionu včetně Letiště Václava Havla umožněním kolejového napojení v předstihu před východním napojením včetně řešení oblasti Dlouhé míle.*

### **D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima**

#### **Výstavba**

Součástí předkládané dokumentace je rozptylová studie pro etapu výstavby. V této kapitole citována kapitola 6. Závěrečné hodnocení této rozptylové studie. Je uveden výčet znečišťujících látek, pro které byla rozptylová studie počítána (TZL vyjádřené jako frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a benzo(a)pyren), jsou komentovány emisní faktory, ze kterých se vycházelo při výpočtu emisí. Je uvedena sumarizační tabulka, ve které jsou uvedeny výsledky výpočtů (nejvyšší a nejnižší vypočtené koncentrace sledovaných znečišťujících látek ve výpočtové síti a v bodech mimo výpočtovou síť). Pro jednotlivé znečišťující látky je uvedeno vyhodnocení příspěvků k imisní zátěži zájmového území.

Na závěr je uvedeno, že nyní platná legislativa ochrany ovzduší umožňuje umístování zdrojů znečišťování ovzduší i do území, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek za situace, kdy příspěvky z provozu zdrojů k ročním koncentracím znečišťující látky nedosahují úrovně 1% limitu roční průměrné koncentrace. Z výsledků výpočtu rozptylové studie vyplývá, že příspěvky záměru k imisní zátěži se pohybují pod 1% úrovně imisního limitu roční průměrné koncentrace, vzhledem k dočasnosti etapy zemních prací lze predikované příspěvky považovat za akceptovatelné.

#### **Provoz**

Etapa provozu nebude zdrojem znečišťování ovzduší. Na základě závěrů zjišťovacího řízení oznamovatel odstoupil od záměru provozování dieselové trakce. V navrženém úseku budou provozovány pouze elektrické nebo hybridní jednotky.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.*

### **D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky**

Na úvod je uvedeno, že součástí předkládané dokumentace je hluková studie, a že dále jsou sumarizovány pouze závěry této studie.

#### **Hluková zátěž - etapa výstavby**

Ve skutečnosti je v této podkapitole mimo závěru hlukové studie komentovány i vstupy do této studie:

- předpokládané kubatury a počty vozidel (odvoz přebytečného výkopového materiálu, odvoz betonu z vybourané vozovky komunikace R6, dovoz betonové směsi a materiálů pro vlastní kolejové vedení)
- dopravní trasy a jejich zatížení
- popis 2 ploch zařízení staveniště

Pro dopravní trasy jsou uvedeny tabulky stávajících intenzit denní dopravy na R1 a R6 a tabulky hodinových intenzit na těchto komunikacích bez provozu záměru a s provozem záměru (odvoz zeminy) ve kterých je uvedeno i předpokládané hlukové zatížení ve vzdálenosti 25 m.

Zařízení staveniště: obě jsou zcela mimo chráněnou zástavbu a orientačně byl proveden výpočet ovlivnění výpočtových bodů provozem na bližším zařízení staveniště o

ploše 20 000 m<sup>2</sup>, při zatížení hlukem z provozované techniky 95 dB. U nejbližšího výpočtového bodu (3 Na Samotě) se akustická zátěž nezvýší ani o 0,1 dB (hluková mapa 3a).

Po dobu výstavby je pro výpočet hlukové zátěže uvažována nejhorší možná varianta, která uvažuje s veškerou dopravou ve stejném období. Tato varianta reálně prakticky nemůže nastat (nejprve budou probíhat zemní práce, teprve později bude možné betonovat). Při tomto zatížení lze očekávat v denní době nárůst nákladní dopravy (materiálů ze stavby a na stavbu) na komunikaci R6 a R1 (okruhu) a navýšení dopravy způsobí neparnou změnu hlukové zátěže, která se ve 25 m od komunikace pohybuje od 0,2 do 0,4 dB. Tato zátěž si nevyžádá žádná zvláštní opatření po dobu stavby, při použití velkokapacitních vozidel by byl počet vozidel proti běžnému provozu ještě nižší.

Obdobně žádnou hrozbu nepředstavují ani zařízení stavenišť, která jsou daleko od chráněné zástavby. K navýšení hlukové zátěže ze zařízení stavenišť v průběhu stavby nedojde.

Dále jsou uvedena opatření, která bude zhotovitel stavby respektovat, a proto není nutné tato opatření formulovat do stanoviska o hodnocení vlivů.

### **Hluková zátěž - etapa provozu**

Na úvod jsou komentovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb (60 dB pro denní dobu a 55 dB pro dobu noční v ochranném pásmu dráhy, za ochranným pásmem dráhy 55 dB pro den a 50 dB pro noc).

Je uvedena tabulka s identifikací výpočtových bodů a tabulka s vypočtenými hodnotami v jednotlivých bodech pro jednotlivé varianty výpočtu (včetně vlivu pouze odboček na letiště). Je konstatováno, že vypočtené hladiny akustického tlaku se pohybují většinou pod hygienickým limitem. Výjimkou je drážní domek mezi tratěmi (č.p. 967), který je dnes zatížen nad limit z jižní strany (bod 2b), po realizaci tratě Praha - Kladno bude přes limit zatížen ze severní strany (bod 2a), a to pouze v noční době. V hlukové studii, která je součástí dokumentace EIA (zpracovatel EKOLA Group) jsou pro tento objekt navržena individuální protihluková opatření. Tato opatření by vyhověla i pro námi řešenou stavbu.

Dále je uvedeno, že hluková studie výpočtem stanovila výhledové zatížení řešeného území hlukem ze železniční dopravy a navrhla opatření ke snížení hlukové zátěže v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb. Z výpočtů, provedených na základě dodané dopravní technologie vyplývá, že budou u většiny nejbližších chráněných objektů splněny hygienické limity akustického tlaku i bez protihlukových opatření.

Výjimkou je drážní domek mezi tratěmi, který ale má být v rámci této stavby demolován. Rovněž bude demolován i drážní objekt, u kterého bylo provedeno měření hluku (M2).

Překročení hygienických limitů v dané lokalitě (např. bod č. 5) se pohybuje v nejistotě výpočtu a bude řešeno navrhovanou novou protihlukovou stěnou v rámci stavby „Modernizace trati Praha – Kladno II etapa“ (viz dokumentace EIA, Ekola, 01/2012). V dalších stupních projektové dokumentace je třeba obě stavby zkoordinovat a navrhovanou protihlukovou stěnu optimalizovat.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou formulována doporučení (uvedeny i v kapitole D.IV.):

## Vibrace

Na úvod je obecně popsána problematika vibrací při průjezdu vozidla po dané trati. Pro stavbu napojení trati na Letiště Václava Havla Praha je z hlediska vibrací problematický pouze jediný objekt, a to drážní domek (č.p. 967) v bezprostřední blízkosti kolejí. Objekt bude v rámci této stavby vykoupen a demolován.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.*

### **D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody**

#### **Vliv na charakter odvodnění oblasti a změnu hydrologických charakteristik**

##### Odvodnění trati

Z hlediska charakteru předkládaného záměru je zjevné, že nedochází k významnější změně odtokových poměrů v rámci stavby. Se záměrem není spojen žádný významnější nárůst zpevněných nebo zastavěných ploch. Je popsáno odvodnění železniční trati (včetně realizace retenčních nádrží) do Jenečského potoka. Vzhledem k realizaci retenčních nádrží se nepředpokládá negativní ovlivnění odtokových poměrů v Jenečském potoce.

Pro další projektovou přípravu záměru je formulováno následující doporučení:

- **v rámci dokumentace pro územní řízení podrobněji specifikovat odvodnění navrhovaných úseků včetně objemu retenčních nádrží tak, aby bylo jednoznačně eliminováno ovlivnění odtokových poměrů v Jenečském potoce**

Z hlediska rizik bezpečnosti provozu je nezbytné respektovat následující doporučení:

- **v rámci další projektové přípravy záměru specifikovat zdroj požární vody s dostačující kapacitou pro navržený železniční tunel**

##### Průsakové vody

##### Výstavba

Dle dosud zpracovaných projektových podkladů se bude jednat o podzemní vodu prosakující do stavebních jam (hloubený tunel) zasahujících dnem pod úroveň hladiny podzemní vody při povrchovém odvodnění těchto jam. Tato voda bude odváděna odvodňovacími příkopy v patách stavebních jam do svodných jímek, odkud budou přečerpávány kalovými čerpadly do sedimentační jímky nad jámou. Odtud budou po usazení odváděny do nejbližšího recipientu – Jenečského potoka. Ze strany zpracovatelského týmu dokumentace je pro další projektovou přípravu záměru formulováno následující doporučení:

- **v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu detailněji specifikovat výrony podzemních vod v etapě výstavby a navrhnout takové způsoby odvádění těchto vod v etapě výstavby, aby v žádném případě neovlivnily odtokové poměry v konečném recipientu**

##### Provoz

Průsakové vody budou odváděny střední tunelovou drenáží. Dle projektových podkladů pro zajištění odvodnění tunelů bude vybudována střední tunelová drenáž. Konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešeno v rámci další projektové přípravy. V oblasti vlivů lze na úrovni dosud existujících podkladů vysledovat zatím významnou míru rizik a nejistot, které musí být postupně odstraňovány v rámci další projektové přípravy vypracováním

podrobných a detailních hydrogeologických průzkumů týkajících se nastíněných problematických okruhů. Pro další projektovou přípravu jsou formulována následující doporučení:

- v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu budou detailněji specifikovány předpokládané objemy průsakových vod z tunelu po jeho dostavbě; konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešen v rámci dokumentace pro stavební povolení

Čerpání průsakové vody ze stavební jámy k umožnění realizace stavby pod ustálenou hladinou podzemní vody je možné pouze na základě povolení vodoprávního úřadu podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona. Pro další projektovou přípravu záměru je proto formulováno následující doporučení:

- v rámci další projektové přípravy záměru bude k čerpání průsakové vody ze stavební jámy nezbytné získat povolení vodoprávního úřadu podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona

Formulací výše uvedených podmínek je vypořádáno vyjádření MHMP, odboru životního prostředí, oddělení ochrany vod ze dne 14. 10. 2013. Uvedená podmínka je uvedena i přes skutečnost, že vyplývá z příslušného složkového zákona.

## **Vlivy na jakost vod**

### **Výstavba**

Jsou zopakovány údaje o splaškových, srážkových a technologických vodách z kapitoly B.III.2. Dále je konstatováno, že srážkové a technologické vody v etapě výstavby je možné vypouštět do vodního toku pouze za předpokladu jejich předčištění na požadovanou jakost. Vypouštění je možné pouze po předchozím projednání se správcem vodního toku. U vod ze stavebních jam existuje riziko zvýšeného obsahu nerozpuštěných a ropných látek. Proto je nezbytné vody akumulovat v jímkách s dostatečnou dobou zdržení potřebnou pro sedimentaci nerozpuštěných látek a zabezpečit odstranění plovoucího znečištění ropnými látkami. V případě technologických vod obsahující výluhy z betonové směsi je reálné nebezpečí obsahu zbytkového množství pojiv, která zvyšují pH ve vodě a mohou způsobit zanášení vodního toku, jakož i alkalizaci povrchové vody. Bude proto nezbytné vypouštěné vody z hlediska jejich jakosti sledovat.

Pro období výstavby je nutné dodržování preventivních opatření při nakládání s látkami závadnými vodám, včetně provozování stavební mechanizace a automobilových prostředků. Na staveništi výústního objektu odvodnění do Jenečského potoka budou přijata opatření pro minimalizaci škod jak na samotném objektu, tak na vodoteči v případě zvýšených vodních stavů a povodňových situací.

Je zmíněna nutnost zpracovat Havarijní plán dle vyhlášky č. 450/2005, který bude platný pro celé období výstavby a to že vybraný dodavatel stavby provede před zahájením stavby aktualizaci, jejíž rozsah bude doporučen zpracovatelem havarijního plánu a předloží vodoprávnímu úřadu k souhlasu, který bude následně součástí tohoto plánu.

V období výstavby pláň tělesa trati bude voda přitékající z okolních povodí a ze svahů zářezů zachycována příkopy a odváděna do vybraného recipientu. Do recipientů nebude přímo odváděna voda ze zemní pláň s velkým obsahem zeminy nebo jinak znečištěná.

V případě deponie výkopové zeminy na plochách staveniště v blízkosti Jenečského potoka bude provedeno zabezpečení proti sesuvu do koryta toku. Tyto skládky musí být dočasněho charakteru.

Na staveništi vyústění objektu odvodnění trati do Jenečského potoka budou přijata opatření pro minimalizaci škod jak na samotném objektu, tak na vodoteči v případě zvýšených vodních stavů a povodňových situací. Pro stavbu bude vypracován „Povodňový plán“ pro období výstavby (zákon 254/2001 Sb. v platném znění).

Jsou uvedena opatření, která budou respektována v rámci Zásad organizace výstavby

Jsou uvedena doporučení, formulována pro další projektovou přípravu záměru.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou formulována doporučení:

Uvedený rozsah zásad organizace výstavby jakož i podmínky navržené do stanoviska o hodnocení vlivů dle názoru zpracovatele dokumentace reflektují vyjádření MŽP, odboru ochrany vod ze dne 8. 10. 2013.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku nemá zásadní připomínky. Při odvádění průsakových vod z tunelu dojde k převodu vod mezi povodími - vliv však nelze považovat za významný.*

### **D.I.5. Vlivy na půdu**

#### **Vlivy na rozsah a způsob užívání půdy**

##### ZPF

Na úvod této kapitoly je uvedena výměra záboru ZPF dle třídy ochrany (celková a v jednotlivých k. ú.) dle vyhlášky 48/2011 Sb. Dále je citováno z metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR k upřesnění odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu ze dne 1. 10. 1996 čj. 00LP/1067/96, který nabyl účinnosti k 1. 1. 1997 a je uvedeno, že v daném případě posuzovaného záměru se jedná o BPEJ, které reprezentují třídy ochrany I., IV. a V, přičemž ve stupni nejvyšší ochrany (třída ochrany I.) se nachází 57 251 m<sup>2</sup>, což představuje 65 % z celkové rozlohy záboru ZPF. Ve třídě ochrany IV. je potom 14 860 m<sup>2</sup>, což představuje 16,9%, ve třídě ochrany V. je potom 15 930 m<sup>2</sup>, což představuje 18,1%.

Z hlediska velikosti vlivu se tedy jedná o velký vliv ve vztahu k ploše záboru, z hlediska významnosti vlivu se jedná o velmi významný negativní vliv z hlediska záborů pozemků v třídě ochrany I.

Dále je konstatováno, že vliv na půdu ve fázi výstavby bude prohlouben i dopadem na organizaci ZPF, poněvadž dojde hloubeným tunelem, manipulačními pásy a doprovodnou komunikační sítí k rozdělení velkých kompaktních honů orné půdy a k zásahu do části cestní sítě, tedy i k dopadům na přístupnost některých pozemků. Nutnou podmínkou je pak zpětná rekultivace na ZPF.

Jsou uvedena doporučení formulována pro další projektovou přípravu záměru (uvedeny i v kapitole D.IV.).

##### PUPFL

Je uvedena výměra záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa a jsou uvedena opatření, formulována pro další projektovou přípravu záměru (uvedeny i v kapitole D.IV.).

#### **Znečištění půdy**

Není vyloučeno riziko kontaminace půd. Omezení tohoto rizika může být eliminováno organizací výstavby a plněním opatření dodavatele stavby tak, jak jsou tato doporučení formulována v kapitole hodnocení vlivů na jakost vod.

Z hlediska vlastního provozu není předpokládána významná pravděpodobnost kontaminace půd.

#### **Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy**

Realizace záměru není spojena se změnou místní topografie a nemá vliv na stabilitu a erozi půdy při respektování stavebních postupů v rámci budování navrhovaného kolejového napojení.

#### **Vlivy na chráněné části přírody**

Tento vliv v rámci posuzovaného záměru nenastává.

#### **Vlivy v důsledku ukládání odpadů**

Z hlediska odpadů bude v rámci výstavby a provozu prováděno pouze jejich shromažďování tj. dočasné uložení na místech k tomu určených a zabezpečených po dobu nezbytně nutnou.

#### **Výstavba**

Množství všech odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit. Specifikace množství a jednotlivých druhů odpadů v průběhu výstavby bude provedena v rámci zpracování prováděcích projektů, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Za dodržování předpisů pro nakládání s odpady, včetně vyhovujícího způsobu využití nebo odstranění, které vzniknou v průběhu výstavby, odpovídá dodavatel stavby. Z hlediska legislativy v oblasti odpadů budou respektována následující opatření, která tak není nezbytné formulovat do stanoviska o hodnocení vlivů (vyjmenována):

#### **Provoz**

Předpokládané druhy a množství jednotlivých odpadů z etapy provozu jsou souhrnně uvedeny v předcházející části předkládané dokumentace a nelze předpokládat, že by hodnocený záměr mohl vyvolávat změnu v uvedeném seznamu vznikajících odpadů. Vliv lze z hlediska velikosti označit za malý, z hlediska významnosti za málo významný.

Z hlediska problematiky odpadů z provozu budou plněna opatření, která není vzhledem k jejich charakteru nutné zahrnovat do stanoviska o hodnocení vlivů (uvedena).

#### **Změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy**

Realizace záměru není spojena s významnou změnou místní topografie a nemá vliv na stabilitu a erozi půdy. Jedinou výjimkou je průnik trasy severním okrajem elevace bývalé navážky stavebních materiálů. Zde s ohledem na pravděpodobnou okolnost nesoudržnosti materiálu navážek nebude reálně řešit úsek tunelu jako ražený, dojde k patrné lokální změně místní topografie ve svahu navážky.

#### **Změny hydrogeologických charakteristik**

Posuzovaný záměr neovlivňuje nijak podstatně hydrogeologické charakteristiky zájmového území. Záměr nepředstavuje žádné výrazné navýšení zpevněných ploch, představuje určité zemní práce se souvisejícími riziky případné kontaminace. Podmínky pro další projektovou přípravu ve vztahu k hydrogeologickým charakteristikám jsou formulovány v příslušných pasážích předkládané dokumentace.

**Vlivy na chráněné části přírody**

Lokalita výstavby nenarušuje ani se nedotýká žádného chráněného území z hlediska zájmů ochrany přírody. Vliv je možno hodnotit za nulový.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí. Pouze poznámka, že vlivy na chráněné části přírody a hydrogeologické charakteristiky logicky patří do jiné kapitoly.*

***D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje***

Na úvod je popsána konstrukce tunelového vedení trasy a postup výstavby - údaje uvedené v kapitole B.I.6.

Dále je konstatováno, že záměr negeneruje vlivy na horninové prostředí dosahem do území, chráněném podle horního zákona (CHLÚ, DP). Realizací záměru dochází k zásahům do horninového prostředí - realizace zpevněných ploch a tunelů souvisejících s uvažovaným záměrem apod. Je uvedeno doporučení předložit v dalších stupních projektové dokumentace pro navrhovanou stavbu tunelu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.*

***D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy*****Vlivy na porosty dřevin**

Tento aspekt zásahu do přírodního prostředí je označen jako nejvýznamnější interakce posuzovaného záměru. Významnější je označen pro navrhovanou 1. kolej, která po vystoupení ze západního zhlaví žst. Hostivice vstupuje do kompaktních dřevinných porostů s převahou pionýrských dřevin mezi hostouňskou a jenečskou tratí a rovněž vjezdový portál v km 0,8 a prvních cca 350 m tunelu je realizováno na úkor méně spojených porostů podél západního okraje pole jižně od R6. Jedná se o patrný až významný zásah na cca 1 až 1,5 ha. Bude dotčen krajinně a funkčně významný segment porostů v intenzivně využívané zemědělské krajině. Trasa koleje č. 2 je z hlediska okrajového dotčení porostu poblíž stávající hostouňské tratí prakticky nekolizní.

Bude nutno minimalizovat odůvodněný rozsah kácení/odlesnění včetně manipulačních pásů při průchodu trasy koleje č. 1 kompaktní částí porostu a uplatnit všechny formy přímé ochrany jedinců dřevin. Dále zajistit zejména podél koleje č. 1 v úseku jižně od R6 při západním okraji polí novou kompaktní pásovou výsadbu dřevin s tím, že nad tunelem bude nutné řešit i výsadbu keřů z důvodu obnovy strukturního krajinného prvku.

Na základě prezentovaného rozboru jsou navrženy podmínky a doporučení (uvedeny).

**Vlivy na floru**

Je konstatováno, že záměr je z hlediska flory realizován většinou na antropogenních biotopech (intenzivní agrocenózy, urbanizovaná území včetně kosených travníků), hodnotnější jsou biotopy s náletovými dřevinami až charakteru lesa s nepůvodními druhy a vysychavý ruderální bylinotavní porost na bývalé navázce stavebního a inertního materiálu.



Žádný kvalitnější přírodní biotop dotčen není. Nejsou dotčeny prostory známých výskytů zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin.

Případné dotčení populací uvedených druhů rostlin je nevýznamné s ohledem na zastoupení těchto druhů na analogických biotopech v okolí, takže popsané vlivy je možno v daném kontextu pokládat za mírně nepříznivé, trvalé, z hlediska významnosti za nevýznamné.

S výjimkou důsledné rekultivace pozemků, dotčených stavebními pracemi, ve vztahu k prevenci další ruderalizaci území v rámci rekultivace stavbou dotčených ploch, vlivy na floru nevyžadují žádná další specifická opatření.

### **Vlivy na faunu**

Na základě provedených biologických průzkumů je konstatováno, že zájmové území nepředstavuje výrazně hodnotnou zoologickou lokalitu, s ohledem na antropogenní ovlivnění stávajícím i bývalým využitím okolí; výjimkou je, zásah do porostů dřevin kolem rozpletu stávajících tratí, kde se vlivy na dřeviny kumulují s vlivy na faunu, vázanou na tento typ biotopu. Specifikou dotčeného území je výskyt populace silně ohroženého druhu křečka polního v rozsáhlém krajinném segmentu západně až JZ od letiště. Z hlediska vlivů na populace zvláště chráněných druhů živočichů je konstatováno:

Je popsán vliv na následující chráněné druhy: křečka polního, ropuchu zelenou, ťuhýka obecného, koroptev polní, ještěrku obecnou, slepýše křehkého, čmeláky, zlatohlávka *Oxythyrea funesta*, prskavce z rodu *Brachinus*. Ostatní dokladované zvláště chráněné druhy nemají přímou vazbu na biotopy zájmového území a záměr je vůči nim prakticky indiferentní.

Z dalších vlivů na faunu je zmíněno negativní ovlivnění populací ptáků hnízdících v dotčených porostech dřevin (zásahy volit v období vegetačního klidu, kompenzace navrženým pojetím sadových úprav), populací epigeického hmyzu a drobných hlodavců, zmenšení prostoru pro skupiny a populace fytofágního hmyzu, vázaného na stanoviště s vysokou primární produkcí ruderalních lad a migrační prostupnost pro savce. Zmírnění prezentovaných vlivů je navrženo ošetřit uvedenými doporučeními (nad rámec požadavků řešených v kapitole vlivy na porosty dřevin).

### **Vlivy na ekosystémy**

Poněvadž dochází ke změně habitatu výstavbou a zpevněním ploch na rostlém terénu ve vazbě na skrývky rostlinného pokryvu, lze dovodit nepříznivost přímých vlivů na ekosystémy prostoru staveniště a nejbližšího okolí staveniště. Jak bylo několikrát zmíněno, jde o výstavbu především na zorněných pozemcích, mimo dosah druhově rozmanitějších trvalých travních porostů, v počátku koridoru zejména pro trasu koleje č. 1 i na úkor převážně náletových porostů dřevin. Podle povahy zájmů obecné ochrany přírody lze míru velikosti a významnosti vlivů odhadovat následovně:

#### **a) vlivy na prvky ÚSES**

Je konstatováno, že záměr vlastní výstavby se prakticky nedotýká žádného stávajícího ani navrhovaného skladebného prvku ÚSES ani žádného kosterního prvku ekologické stability krajiny zájmového území.

#### **b) vlivy na významné krajinné prvky**

Je zmíněn vliv na malý lesní porost, který je lokalizován v rámci kompaktních ploch dřevinných porostů kolem rozpletu tratí západně od Hostivic. Vliv je označen za nepříznivý a patrný až významný na tuto složku přírodního prostředí. Je navrženo opětovné zalesnění této plochy.

Dále je komentován vliv na Jenečský potok, do kterého je navrženo vyústění odvodnění trati. Vliv je označen za mírně nepříznivý, bez podstatného ovlivnění ekologicko-stabilizační funkce. Je navrženo nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení rozpracovat objekt vyústění systému odvodnění trati do Jenečského potoka s tím, že je nutno navrhovat jen hydraulicky odůvodněnou míru úpravy stávajícího průtočného profilu toku, v rámci opevnění preferovat přírodní materiály před prefabrikáty

#### c) vlivy na další ekosystémy

Kromě výše popsaných dopadů nejsou předpokládány.

#### d) další aspekty

Za významný biologický vliv je označena případná ruderalizace území po výstavbě z důvodu, že plochy zasažené stavebními pracemi nebudou důsledně rekultivovány. Je proto doporučeno uplatnit podmínku zajištění rekultivace všech pozemků, dotčených stavebními pracemi a důsledného tlumení ohnisek výskytu invazních druhů dřevin a rostlin.

#### e) vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Je vyloučeno ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.*

*Jen poznámka - není uvedeno, že bude nutno žádat o výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zák. č. 114/1992 Sb. - toto je jen v kapitole B.I.9.*

### **D.I.8. Vlivy na krajinu**

Na úvod této kapitoly je popsáno řešení záměru a dotčený krajinný prostor, který je vymezen ze severu silnicí R6 a z jihu zástavbou části Hostovic Jeneček. Z východu a západu je prostor uzavřen zemědělsky využívanými plochami. Je uvedena vizualizace trati, portálů tunelů a odbavovací haly. Jsou popsány estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy. Je provedena identifikace znaků krajinného rázu. Přítomnost charakteristických znaků krajinného rázu v DoKP je uvedena v tabulce. Další tabulka ukazuje význam jednotlivých znaků v krajinném rázu dotčeného krajinného prostoru. Ve shrnutí je konstatováno, že navrhovaná stavba představuje slabý až středně silný zásah do hodnot přírodní charakteristiky (VKP, náletová zeleň), slabý zásah do hodnot kulturní a historické charakteristiky, nepředstavuje zásah do kulturních dominant a představuje slabý zásah do harmonických vztahů v krajině.

Navrhovaná stavba by se neměla zřetelně projevat v typických či ojedinělých scénériích, neměla by zásadně vstupovat do přírodních a kulturních dominant prostoru, na druhé straně středně silně ovlivňuje průnik koleje č. 1 plochami kompaktních porostů dřevin přírodní charakteristiky DoKP.

Je zřejmé, že nově navrhovaná stavba kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček přinese do krajiny jisté změny. Analýza prokázala, že tyto změny nejsou pro ráz a identitu krajiny zcela pozměňující viz vizualizace odbavovací haly a portálů tunelů. Stavba kolejového napojení je hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu a nevyžaduje specifická opatření k ochraně krajinného rázu nad rámec podmínek, uvedených v předchozích kapitolách vlivů na biotu a ekosystémy. Zpracovatelským týmem dokumentace navrhované zásady projektu sadových úprav a začlenění koridoru do krajiny přispějí rovněž

k tomu, aby i povrchový počáteční úsek koridoru nepůsobil v DoKP po odeznění výstavby nadále rušivě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku s tímto hodnocením souhlasí.*

#### **D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky**

Je konstatováno, že předkládaný záměr nepředpokládá vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Z hlediska provádění zemních prací bude postupováno ve smyslu zákona č.20/87 Sb. o státní památkové péči a zákona č 242/92 Sb.

Záměr neznamená ovlivnění zájmů památkové péče, rovněž neznamená žádný dopad na kulturní tradice v místě nebo v regionu, ani neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy, nelze však s ohledem na dlouhodobé historické osídlení území vyloučit ojedinělé archeologické nálezy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zcela jistě budou navrhovanou stavbou dotčeny pozemky trasy železniční trati dle záměru včetně pozemků zařízení staveniště.*

#### **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů**

##### **D.II.1. Komplexní charakteristika vlivů záměru z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Je pouze uvedeno, že posuzovaný záměr je v daném území předkládanou dokumentací posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska posuzovaných vlivů hodnocených dle kapitoly D. I. předložené dokumentace je patrné, že vlivy z hlediska velikosti a významnosti na jednotlivé složky životního prostředí lze označit za akceptovatelné při respektování doporučení formulovaných předkládanou dokumentací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Kapitola je zpracována velice stručně, ale jedná se o shrnutí předchozího detailního hodnocení.*

##### **D.II.2. Možnosti přeshraničních vlivů**

Je konstatováno, že přeshraniční vlivy ve spojitosti s předkládanou dokumentací nenastávají.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

Možnost vzniku havárií je připuštěna jak v etapě výstavby, tak i v etapě provozu.

V etapě výstavby havarijní situaci nelze vyloučit při používání stavebních mechanismů v blízkosti vodních toků. Veškeré dopady na okolí se projeví především v kontaminaci vod a půd.

Také v rámci provozu rizika spočívají především v možnosti vzniku havárií vlaku. Vzhledem ke skutečnosti, že bude úplně vyloučena motorová trakce, lze toto riziko označit v etapě provozu za minimální.

V případě havárie během stavby je ještě uvedena možnost úniku ropných látek do vodotečí, či podzemní vody, vysypání sypkého materiálu. Veškerá tato rizika jsou zohledněna v dokumentaci návrhem řady opatření, která lze chápat právě jako preventivní opatření pro předcházení těchto havarijních stavů. K preventivním opatřením lze počítat i vypracování havarijního plánu, odsouhlaseného správou dopravní cesty a hasičským záchranným sborem ČD, technologická kázeň a zajišťování striktního dodržování všech platných předpisů a nařízení vydaných v rámci stavebního povolení i mimo něj pomocí stálého dozoru a kontrol.

Následná opatření spočívají v okamžitém odstranění havárie a provedení sanačních opatření, tak aby byly sníženy škody na životním prostředí na minimum, zvláště v oblastech se zvýšenou zranitelností podzemních a povrchových vod.

Dále popsána problematika požáru a zabezpečení tunelu ve vztahu k požadavkům na bezpečnost z titulu požáru (požární odolnost a hořlavost konstrukcí, únikové cesty, voda na hašení, přístupy k portálům, větrání tunelu, detekce vzniku požáru a přítomnosti kouře). K organizačnímu zajištění zásahu je uvedeno, že bude k činnostem souvisejícím s provozem železniční přepravy zpracováno posouzení požárního nebezpečí a následně zpracovaná požadovaná dokumentace, která bude řešit organizaci provozu v tunelech, krizové situace v tunelech a další problematiku požární ochrany.

*Stanovisko zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

#### **D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné**

V této kapitole je uveden následující návrh opatření:

##### **Fáze přípravy**

- dokumentace pro územní řízení bude dokladovat v rámci kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček možnost zaokruhování trati jakož i zachování možného průjezdu vlaků areálem letiště přes Dlouhou Míli do žst. Praha Ruzyně
- dokumentace pro územní řízení bude dokladovat časové, prostorové a technologické návaznosti na záměry:
  - Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno
  - výstavba terminálu Západ
  - Napojení letiště na rychlostní silnici R6
  - Prodloužení tramvajové trati do prostoru terminálu Jih
  - Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická, provozní úsek V A1 Dejvická (mimo) – Petřiny, provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol“

- dokumentace pro územní řízení bude dokladovat způsob řešení křížení navrhované odbočky se stávajícím vodovodním řadem DN 800 tak, aby tento vodovodní řad byl respektován a chráněn i s jeho ochranným pásmem
- v rámci dokumentace pro územní řízení podrobněji specifikovat odvodnění navrhovaných úseků včetně objemu retenční nádrží tak, aby bylo jednoznačně eliminováno ovlivnění odtokových poměrů v Jenečském potoku
- v rámci další projektové přípravy záměru specifikovat zdroj požární vody s dostačující kapacitou pro navržený železniční tunel
- v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu detailněji specifikovat výrony podzemních vod v etapě výstavby a navrhnout takové způsoby odvádění těchto vod v etapě výstavby, aby v žádném případě neovlivnily odtokové poměry v konečném recipientu
- v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu budou detailněji specifikovány předpokládané objemy průsakových vod z tunelu po jeho dostavbě; konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešen v rámci dokumentace pro stavební povolení
- v rámci další projektové přípravy záměru bude k čerpání průsakové vody ze stavební jámy nezbytné získat povolení vodoprávního úřadu podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona
- součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu kvality srážkových a technologických vod vznikajících v etapě výstavby z hlediska nerozpuštěných a ropných látek a zbytkového množství pojiv z výluhů betonových směsí; srážkové a technologické vody budou jímány s dostatečnou dobou zdržení potřebnou pro sedimentaci nerozpuštěných látek a zabezpečit odstranění plovoucího znečištění ropnými látkami
- v rámci další projektové přípravy nadále uvažovat se zpracovaným návrhem protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů v následujícím rozsahu:

Lokalita	Staničení (km)		Strana (od Prahy - L/P)	délka (m)	výška (m)	Povrch stěny (ABS/REF)
	od	do				
Hostivice-Palouky	12,821	12,955	L	134	3,0	ABS
Hostivice	14,365	15,728	L	1 363	3,0	ABS

uvedený návrh PHS koordinovat s kolejovým napojením Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček a navrhovanou PHS optimalizovat

- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro řešenou lokalitu 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 v chráněném venkovním prostoru staveb v denní době  $L_{Aeq,16h} = 55$  dB a v noční době  $L_{Aeq,8h} = 50$  dB, v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku A překročit  $L_{Aeq,16h} = 60$  dB v denní době a  $L_{Aeq,8h} = 55$  v noční době, dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., znění o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů a měření ve zvolených výpočtových oblastech, které vytipovávají problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy z modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím protihlukových barrier respektive s využitím individuálních protihlukových opatření
- podmínkou realizace záměru musí být vykoupení a demolice drážního domku č.p. 967, u kterého nelze zabezpečit plnění hygienického limitu hluku
- v dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhovanou stavbu tunelu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů
- v rámci dokumentace pro stavební povolení upřesnit místo vyústění vypouštěných srážkových a technologických odpadních vod jak z etapy výstavby, tak i provozu

- v rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění trasy v území; v rámci studie je nutné řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků
- v dokumentaci pro stavební povolení zpracovat výpočet náhrad škod na lesních pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tuto přírodní lesní oblast:
  - dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru
  - pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy
  - použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa
  - jamková sadba s nepravidelným sponem
- v rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
  - minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků
  - respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro mezideponie skrývaných zemin
- v rámci dokumentace pro stavební povolení předložit kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech, případně v osách reálně doložených migračních koridorů; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody
- na základě geodetického zaměření trasy v dalších stupních projektové dokumentace (nejdéle v rámci dokumentace pro územní řízení) zpracovat podrobný dendrologický průzkum, v němž je nutné provést zhodnocení dřevin určených ke kácení, uvést jednotlivé druhy, množství a obvody jednotlivých kmenů ve výšce 130 cm nad zemí
- následně nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení stanovit rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení a rozsah zachování všech dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; zajistit ochranu každého stromu mimo les mimo polohy s jednoznačně odůvodněným zásahem do porostů ve smyslu ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství – ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů) a do POV stavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů
- v rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat návrh projektu sadových úprav a začlenění tělesa navrhované komunikace do krajiny autorizovanou sadovnickou firmou, předložit a projednat s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že zároveň v návrhu budou stanoveny zásady a plochy pro výsadbu kolem koridoru trati a plochy pro náhradní výsadbu. Návrh projektu bude vycházet zejména z následujících zásad a podmínek:
  - těžišť sadových úprav bude uplatněno v kontaktu s kolejí č. 1 diferencovaně pro část před tunelem a část kolem tunelu jižně od R6
  - ve vnitřní straně oblouku koleje č. 1 na svahu zářezu v úseku před vjezdovým portálem tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů, nad korunou svahu v rámci rekultivace manipulačního pásu i skupinovou výsadbu s min. 20% podílem domácích druhů stromů
  - v úseku podél tunelu ve vnitřním oblouku (východně) uplatnit pásovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin s minimálním zastoupením 40% podílu stromů, s preferencí dlouhověkových druhů (dub, javory, lípa) s příměsí ovocných dřevin (třešeň ptačí, mahalebka, myrobalán, švestka), ve spektru keřů budou uplatněny domácí kvetoucí druhy (trnka, růže šípková, svída krvavá, dřín apod.)
  - v úseku podél tunelu ve vnějším oblouku uplatnit jen skupinovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin
  - do nadloží tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů tak, aby vznikla mozaika s xerofytními bylinotravními porosty
  - skupinovou výsadbu domácích druhů dřevin uplatnit v prostoru kontaktu trasy se severním okrajem navážky

- pro výsadbu stromů budou použity zapěstovaní jedinci s obvodem kmene minimálně v kategorii 10 – 12 cm; pro výsadbu keřů zapěstovaní jedinci s kořenovým balem
- bude zcela vyloučeno použití nepůvodních, exotických či invazních druhů dřevin
- v dokumentaci pro stavební povolení vypracovat podrobný komplexní projekt sadových úprav, zahrnující připomínky a požadavky orgánů ochrany přírody a konkrétní rozpracování výše uvedených zásad, přičemž bude pojat jako řešení samostatného stavebního objektu sadových a vegetačních úprav a náhradní výsadby
- v dalších stupních projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení) formou samostatného stavebního objektu rovněž stanovit odpovídající kompenzaci za tyto pokácené dřeviny v podobě odvodů či náhradních výsadeb, projednat plochy pro uplatnění náhradní výsadby s preferencí prvků ÚSES a VKP v obvodech obcí Hostivice a Jeneč
- nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení rozpracovat objekt vyústění systému odvodnění trati do Jenečského potoka s tím, že je nutno navrhovat jen hydraulicky odůvodněnou míru úpravy stávajícího průtočného profilu toku, v rámci opevnění preferovat přírodní materiály před prefabrikáty
- v rámci předběžné opatrnosti nejdéle v rámci POV stavby smluvně zajistit odborný biologický dozor v průběhu provádění zemních prací, monitoringu výskytu zvláště chráněných druhů živočichů na staveništi (a při kácení lesních i mimolesních prvků dřevin)

### Fáze výstavby

- před zahájením výstavby bude zpracován havarijní plán zpracovaný ve smyslu dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. ve znění vyhlášky č. 175/2011 Sb., s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu, a to jak z hlediska požadavků zákona o odpadech, tak i z hlediska zákona o vodách
- pro stavbu bude vypracován a příslušnému orgánu státní správy předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby)
- během zemních prací je nutno zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovností terénu; k tomu je třeba vytvořit taková technická opatření, jejichž cílem je neškodné odvedení soustředěného povrchového odtoku srážkových vod
- v případě, že při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, budou tyto neprodleně odtěženy tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; každá taková skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, bude oznámena příslušným institucím dle havarijního plánu
- v případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Každá taková skutečnost bude oznámena příslušným institucím dle tohoto plánu
- na staveništi výústního objektu odvodnění do Jenečského potoka budou přijata opatření pro minimalizaci škod jak na samotném objektu, tak na vodoteči v případě zvýšených vodních stavů a povodňových situací
- v rámci zásad organizace výstavby zajistit důkladnou skrývku orniční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornicí důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF; skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF
- v rámci zásad organizace výstavby vést o činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemín a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF
- v případě deponii půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny

- projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu
- zajistit odpovídající a strukturovanou výsadbu dřevin podle projektu sadových a vegetačních úprav; v případě, že příslušné obce budou požadovat náhradní výsadbu jako podporu prvků ÚSES a VKP, zajistit i tuto výsadbu;
- terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů s tím, že skrývky budou prováděny v závěru vegetačního období, mimo reprodukční období živočichů, případně v období vegetačního klidu
- projednaný minimalizovaný rozsah kácení mimolesních porostů/odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu
- z důvodu ochrany křečka polního po vytyčení stavby provést kontrolu výskytu nor (letních anebo zimních podle období) a v případě nálezu zajistit odkopání těchto nor a přenesení jedinců křečků do neobsazené vhodné lokality
- pro fázi výstavby vybudovat podle hranic manipulačního pásu v úseku stavby mimo porosty dřevin 1-2 metry široký travnatý pruh pro migraci křečka, tento pás v každém případě řešit podél obslužné komunikace ze severu. Začlenění travnatých pásů řešit až po vyjasnění polohy bloků orné půdy v prostoru koridoru stavby nad tunelovým úsekem v rámci konečné biologické rekultivace koridoru stavby
- během fáze výstavby bránit vzniku dočasných kaluží na staveništi, pokud přesto vzniknou, tak v měsících duben až červen zajišťovat jejich kontrolu, zda nedošlo k osídlení ropuchou zelenou. Tyto vody budou během stavby monitorovány v rámci ekologického dozoru a řešeny případně včasné transfery mimo koridor stavby.
- v rámci biologické rekultivace části tunelového úseku v oblouku jižně od silnice R6 a v části úseku podél navážky řešit mozaiku xerofytních bylinotravních porostů se skupinovou výsadbou kvetoucích druhů keřů z důvodů posílení atraktivity území pro plazy a florikolní druhy hmyzu, včetně zvláště chráněných taxonů čmeláků a zlatohlávka *Oxythyrea funesta*
- biologickou rekultivaci manipulačních pásů, umístěných v plochách dřevinných porostů řešit opětovným zalesněním/výsadbou domácích druhů dřevin mimo objekty trati, portálů tunelů, objektů provozního zabezpečení tunelů; v částech podél povrchového úseku koridoru trati s ohledem na ochranu elektrické traktice (preferenze keřů při koruně svahu)
- důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů

### Fáze provozu

- po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření hlukové zátěže u nejbližších objektů obytné zástavby; volbu měřících míst konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví; vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit odpovídajícími výsledky kontrolního měření u vybraných výpočtových bodů
- zajistit následnou péči o nově založené lesní porosty (plochy z dočasného odnětí z PUPFL) až do stadia jejich zajištění ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb.
- zajistit minimálně pětiletou péči o nově vysázené prvky dřevin rostoucích mimo les (zálivka, dosadba) s tím, že současně budou tlumeny nálety invazních druhů dřevin (javor jasanolistý, akát, škumpa, pajasan apod.), v prostorech nad tunelem nálety jakýchkoli stromů
- zajistit důsledné tlumení ohnisek výskytu invazních druhů dřevin a rostlin

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola je použita jako podklad při zpracování návrhu závazného stanoviska, ale opatření jsou zpracovatelem posudku doplněna, příp. pozměněna.*



#### **D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

Je uvedeno, že při zpracování dokumentace byly použity literární údaje (seznam literatury uveden dále), terénní průzkumy a osobní jednání. Výpočet byl proveden pomocí programového vybavení SoundPlan HighPerf 6.4 fy Braunstein+Berndt GmbH podle technologie dopravy, zadané investorem. Podklad pro vytvoření 3D modelu tvořily rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 Zabaged, 3D model stávajícího zaměření a 3D model nově navrženého drážního tělesa v měřítku 1 : 1000. Hodnocení vlivu imisí z bodových, plošných a liniových zdrojů znečištění bylo provedeno podle metodiky SYMOS'97, verze 2013.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Bez připomínek.*

#### **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování**

Z hlediska předkládané dokumentace nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech či neurčitosti, které by neumožňovaly vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Za nezbytné je však požadovat realizování doporučení, která vzešla ze zpracování předkládané dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **E. Porovnání variant řešení záměru**

Předložený záměr je navržen jednovariantně. To znamená, že je posouzena velikost a významnost vlivů toho pojetí záměru, které je oznamovatelem uvažováno a jemuž je podřizováno následné projektové řešení záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

#### **F. Závěr**

V rámci předkládané dokumentace byl posuzovaný záměr posouzen ze všech podstatných hledisek. Pro případ realizace navrhovaného záměru jsou v příslušné kapitole formulována odpovídající doporučení pro eliminaci respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, za kterých lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

## G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Na úvod této kapitoly je záměr stručně popsán, dále jsou podrobně uvedeny jeho vlivy na obyvatelstvo, vodu, půdu a stručně vlivy na horninové prostředí, přírodu, krajinu, hmotný majetek na zájmy památkové péče.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola má sloužit široké laické veřejnosti, aby mohla získat o záměru a o hlavních vlivech na životní prostředí a obyvatelé základní informace bez toho, aby musela číst celou dokumentaci. Z tohoto hlediska kapitola obsahuje potřebné údaje.*

*Pokud má zpracovatel posudku k údajům v této kapitole nějaké připomínky, uvedl je již v textu výše při hodnocení příslušných kapitol.*

## H. Přílohy

V této kapitole je uveden následující seznam příloh:

- 1) Vyjádření o souladu stavby s územním plánem a stanoviska ve vztahu k evropsky významným lokalitám a ptačím oblastem
- 2) Situace stavby
- 3) Pedologický průzkum
- 4) Zemědělská příloha
- 5) Biologický průzkum
- 6) Rozptylová studie – etapa výstavby
- 7) Hluková studie
- 8) Vlivy na veřejné zdraví

Tyto přílohy jsou uvedeny v samostatném svazku.

Dále je uveden zpracovatel dokumentace včetně kontaktů na něj, seznam spolupracujících osob, datum zpracování dokumentace a podpis zpracovatele dokumentace.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato kapitola obsahuje požadované údaje. Dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů má být v části H dokumentace uvedeno vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (ke skutečnostem jiným a novým vzhledem k oznámení) a stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. Tyto dokumenty jsou v posuzovaném oznámení uvedeny (příloha I).*

*Dále uvádí zpracovatel posudku poznámky k jednotlivým přílohám.*

*Příloha 2 Situace stavby - bohužel není zařazena situace, ze které by bylo zřejmé umístění záměru ale pouze podrobné situace v měřítku 1 : 5000. Umístění záměru je tak zřejmé jen z leteckého snímku na titulní stránce.*

*Příloha 3 Pedologický průzkum - dle názoru zpracovatele posudku by bylo dostatečné uvést tento průzkum pouze v seznamu podkladů a nebylo nutné ho uvádět v příloze.*

*Příloha 4 Zemědělská příloha - dle názoru zpracovatele posudku by bylo dostatečné uvést tento průzkum pouze v seznamu podkladů a nebylo nutné ho uvádět v příloze.*

*Příloha 5 Biologický průzkum - v textu dokumentace je na str. 72 uvedeno, že nezávisle na sobě byly provedeny dva biologické průzkumy (1. průzkum autoři Ing. Tomáš Adam (botanika) a pan Petr Janda (zoologie), 2. průzkum autoři RNDr. Milan Macháček (zoologie) a RNDr. Vladimír Faltys (botanika) a že závěrečné zprávy obou autorských týmů jsou doloženy v Příloze č. 5. Ale v příloze 5 dokumentace je uveden jen průzkum týmu Macháček/Faltys. Zpracovatel dokumentace to objasnil tak, že průzkum týmu Adam/Janda byl pouze podkladem pro průzkum týmu Macháček/Faltys a byl tedy podkladem tohoto průzkumu.*

*Příloha 6 Rozptylová studie – etapa výstavby - bez připomínek.*

*Příloha 7 Hluková studie - bez připomínek.*

*Příloha 8 Vlivy na veřejné zdraví - bez připomínek.*

### **Celkové stanovisko zpracovatele posudku k dokumentaci**

*Zpracovatel posudku považuje dokumentaci o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*

*V dokumentaci je kladen hlavní důraz na prioritní ovlivnitelné složky životního prostředí - na hlukovou situaci, ovzduší, floru faunu a ekosystémy, na vody a půdu. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.*

*Dokumentace je zpracována na velmi dobré profesionální úrovni. Je zcela zřejmé, že zpracovatel dokumentace danou problematiku zná a dobře se v ní orientuje. Drobné připomínky zpracovatele posudku vyplývají spíše z rozdílného přístupu ke zpracování dokumentací. Odborné studie jsou zpracované na velmi dobré profesionální úrovni.*

### **II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

*V dokumentaci je posouzena jedna varianta jak umístění tak řešení záměru.*

### **II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice**

*Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice. Jedná se o záměr lokálního měřítka. Přeshraniční vlivy záměru jsou vyloučeny i v dokumentaci v kapitole D.II.2.*

### III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Předmětem posuzovaného záměru je železničním napojení Letiště Václava Havla Praha na trať Praha - Kladno z odbočky Jeneček. Toto kolejové napojení má zajistit spojení letiště s centrem Prahy železnicí. Stavba se napojuje na výhledový stav trati Praha-Kladno v odbočce Jeneček, za nově uvažovanou zastávkou Hostivice-Jeneček.

Posuzovaná trať na letiště má délku 4 km, z toho v délce 3,2 km má být vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu. Trať podchází komunikaci R6 a letištní dráhu a končí zastávkou Letiště, umístěnou rovněž pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Podporována je možnost výhledového doplnění spojky ve směru z letiště do stanice Jeneč (směrem na Kladno) a také prodloužení koncové stanice na letišti pro možnost provozu dálkových vlaků, případně propojení do Prahy-Ruzyně přes Dlouhou Míli.

Záměr je možno realizovat buď současně, nebo až po dokončení stavby „Modernizace trati Praha - Kladno, II. etapa v úseku Hostivice (včetně) – Jeneč (včetně)“. Do této stavby bude nezbytné promítnout dopady do směrového a výškového řešení, do uspořádání železničního svršku a spodku.

V rámci předkládané dokumentace EIA byla předložena varianta pouze dvoukolejné odbočky jako nejhorší možný stav zejména z hlediska hlukové zátěže související s dopravou na dvoukolejné trati, avšak s tím, že v první fázi nelze vyloučit ve vybudovaném napojení zprovoznění pouze jedné koleje.

Na trati je uvažováno pouze s nasazením elektrických nebo hybridních jednotek. Odpadá tedy problematika emisí souvisejících s provozem na této odbočce.

Stručně lze záměr popsat následovně:

#### **Směrové řešení**

Připojení trati do trati Praha - Kladno na Jenečku (ŽST Hostivice, obvod Jeneček) je navrženo ve směrovém uspořádání. V obou kolejích trati Praha – Kladno je navrženo v km cca 15,930 odbočení výhybkami tvaru J49-1:14-760-I pro rychlost 80 km/h. V koleji zapojené do koleje č. 1 je dále v poloměru  $R=1200$  m bez převýšení navržena transformovaná výhybka Obl-o49-1:14-760(1200/857,761)-I pro odbočení trati Hostivice – Rudná u Prahy. Kolej dále přechází do pravého oblouku o poloměru  $R=415$  m a je vedena samostatně ve vzdálenosti až cca 70 m od trati Praha - Kladno. V km 0,890 tuto trať kříží, dále v km 1,420 dochází ke křížení s rychlostní silnicí R6. V ŽST Praha-Letiště Václava Havla Praha jsou navrženy dvě kusé koleje v osové vzdálenosti 16,50 m, mezi nimiž bude situováno nástupiště o užitné délce cca 185 m. Kolej končí zarážedlem v km 3,983.

Druhá traťová kolej je navržena nejprve v souběhu s tratí Praha - Kladno ve společném zářezu v takové osové vzdálenosti, aby v maximální míře nebylo narušeno odvodnění a trakční vedení trati Praha - Kladno. V poloměrech  $R=525$  m a  $R=350$  m postupně přechází do souběhu s první traťovou kolejí. V místě křížení s rychlostní silnicí je navržena v osové vzdálenosti 7,20 m, která umožní podchod silnice konstrukcí se stěnou mezi kolejemi a vložení kolejové spojky a navazující spojky do ŽST Jeneč. Dále je osová vzdálenost upravena protisměrnými oblouky na 4,00 m a před koncovou stanicí na 5,00 m. Zhlaví stanice umožňuje doplnění další koleje s nástupištní hranou a také prodloužení nástupišť až na délku 400 metrů.

Obě traťové koleje jsou navrženy na rychlost 80 km/h, spojka do ŽST Jeneč na 60 km/h, stejně jako zapojení rudenské trati. Zhlaví koncové stanice umožňuje rychlost 50 km/h.

### **Železniční svršek**

Koleje jsou navrženy tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním v kolejovém loži tl. min. 0,35 m. Stejně řešení je navrženo též v tunelu. Výhybky budou nové 2. generace na betonových pražcích.

### **Železniční spodek**

V zářezu před začátkem tunelu je navrženo pražcové podloží z vrstvy minerální směsi, pláň tělesa železničního spodku bude skloněná. Po obou stranách koleje jsou navrženy otevřené příkopy zpevněné tvárnici a zaústěné před portálem do čerpacího zařízení. Svahy zářezů jsou do hloubky cca 5 m pod terémem navrženy ve sklonu 1 : 1,75 a opatřeny vegetační ochranou, ve hlubších zářezích je navržena lavička a sklon 1 : 1,2 bez vegetační ochrany v mírně až silně zvětralých opukách.

### **Železniční tunel**

Železniční tunel propojující novou žst. na letišti Václava Havla Praha s tratí Praha – Kladno (PraK) má celkovou délku 3,2 km.

Začátek železničního tunelu je v km 0, 800 (vjezdový portál), konec tunelu navazuje na železniční stanici Letiště Václava Havla Praha dl. 184,00 m, tunel ze strany žst. Praha - Hostivice navazuje na 800 m dlouhý, otevřený předzářez. Výstavba tunelu je rozdělena do třech úseků definovaných technologickými etapami: jedno a dvoukolejné tunely budované ve svahované stavební jámě, podchod rychlostní komunikace R6 a výstavba tunelu na území letiště s trvalými podzemními stěnami. Podzemní konstrukce je navržena v souladu se "Vzorovým listem jednokolejného a dvoukolejného železničního tunelu".

Od vjezdového portálu po silniční komunikaci R6 (Praha - Karlovy Vary) je tunel navržen jako jednokolejný, následuje tzv. rozplet pro napojení druhé koleje do odbočky ve směru na Jeneč.

Tunel je vybaven únikovými šachtami v maximální vzájemné vzdálenosti 1000 m v km 1,800 a 2,800. Obě únikové šachty jsou vyústěny na povrch k nástupním plochám pro Hasičský záchranný sbor (HZS) a Integrovaný záchranný systém (IZS) o výměře 500 m<sup>2</sup>.

Konstrukce hloubeného tunelu je tvořena monolitickým železobetonem, minimální tloušťky 600 mm. V oblasti podchodu komunikace R6 a podchodu letištní dráhy je konstrukce zesílena na 800 mm s ohledem na zatížení silniční dopravou a letadly. Realizace tunelu od staničení km 0, 800 - 1, 300 bude probíhat v dočasné svahované stavební jámě, od km 1, 300 začíná napojení přidružených železničních tunelů, které přechází ve dvoukolejný tunelový profil v km 1, 400. Ve společném profilu dvou oddělených jednokolejných tunelů dojde k mimoúrovňovému křížení s rychlostní komunikací R6 v délce cca 125 m (km 1, 375 – 1, 450). Podchod pod komunikací R6 bude rozdělen do dvou etap s ohledem na nutnost zabezpečení silniční dopravy alespoň v jednom směru.

Od staničení km 1,450 až po km 2, 850 = hranice areálu Letiště Václava Havla Praha, bude tunel realizován v dočasné otevřené stavební jámě, svahy dočasné stavební jámy jsou navrženy s jednotným sklonem pro každou dílčí etáž zářezu. Po dobu výstavby otevřeného zářezu je nutné minimalizovat dotace srážkové vody pomocí příkopů a podélného systému odvodnění ve stavební jámě, odkud bude nutné tuto vodu odčerpávat. Pokud bude docházet k odlamování (vypadávání bloků zvětralých opuk), případných výronů ze svahu, budou provedena běžná opatření zajišťující bezpečnost práce ve stavební jámě. Zajištění bude

spočívat v nástřiku jednotlivých etáží zářezu stříkaným betonem C16/20 (SB20), vyztuženého ochrannou sítí a zakotvenou SN kotvami s cementovou zálivkou.

Po dokončení monolitické konstrukce tunelu bude stavební jáma zasypana a terén rekultivován. Odtěžování horniny masivu z jádra tunelů v úsecích s trvalými podzemními stěnami bude prováděno až po zakrytí stropní konstrukcí tak, aby se maximální množství horniny odváželo ve směru k silniční komunikaci R6. Pro zpětný zásyp a následnou úpravu terénu se použije část získané rubaniny. Hutněný zásyp musí být prováděn symetricky po obou stranách konstrukce, aby nedocházelo ke vzniku asymetrických zatěžovacích stavů, které by negativně ovlivnily množství výztuže nebo dimenze ostění.

Od staničení km 2, 850 až km 3, 650 je konstrukce tunelu dobírána konvenční metodou pod ochranou podzemních monolitických stěn tloušťky 800 mm rozepřených horní deskou ze železobetonu C 30/37. Po dosažení spodní etáže dojde k vytvoření monolitické spodní desky min. tloušťky 800 mm, která uzavírá celý profil. Horní deska profilu bude zabezpečena hydroizolační folií.

V úseku od km 3, 650 do 3,800 ŽST Letiště Václava Havla Praha je konstrukce rozšiřována až na profil budoucí stanice šířky cca 25 m. Stanice bude vybudována do otevřené stavební jámy, svislé stěny budou zabezpečeny dočasným záporovým pažením s kotvami. Obdélníkový profil trojlodní stanice bude po celém obvodu izolován proti vlivu podzemní vody. Součástí budování žst. bude také podchycení stávajícího kolektoru, který kříží v stanici km 3,916. Dispoziční uspořádání stanice umožňuje její odvětrávání při požáru přes ventilační systém. Součástí konstrukce žst. budou také požárně chráněné únikové cesty a evakuační výtah.

Ve vzdálenosti 10 m od portálů tunelu je navržena zadlážděná plocha v koleji navazující na nástupní plochu pro jednotky IZS. Zadláždění je navrženo z betonových panelů.

### **Železniční zabezpečovací zařízení**

V nově vzniklém mezistaničním úseku je navrženo traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo, ve stanici Praha-Letiště Ruzyně je pak navrženo staniční zabezpečovací zařízení typu elektronické stavědlo. Stavbou bude dále upraveno staniční zabezpečovací zařízení odbočky Jeneček, které bude zřízeno samostatnou stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno“. Je tedy nutná koordinace obou staveb, aby byly minimalizovány úpravy zařízení stavby modernizace.

Kromě vnitřní části zařízení budou zřízeny i vnější prvky zabezpečovacího zařízení, tzn. návěstidla, elektromotorické přestavníky a prostředky pro indikaci volnosti kolejových úseků. Pro potřeby připojení těchto prvků bude v celém úseku zřízena kabelizace. Ta bude ve většině úseku vedena v tunelu, kde bude konstrukčně zřízen prostor pro její uložení. Ve volném terénu pak bude uložena do výkopu s hloubkou uložení 50-90 cm dle úložného systému. Kabelizace v tunelu bude realizována kabelizací se zvýšenou odolností proti požáru. S ohledem na délku tunelu větší než 1 km budou před portálem tunelu zřízena hlavní návěstidla s absolutním významem návěsti „Stůj“, tak aby bylo v případě vzniku mimořádné události v tunelu zamezeno vjezdu dalšího vlaku.

### **Přístupové komunikace**

Přístupové komunikace jsou navrženy za účelem zajištění příjezdu složek IZS k nástupním plochám u portálů tunelů a nouzových výstupů. Komunikace jsou navrženy v kategorii P4,5/30, tj. 3,5 m zpevnění a 2x nezpevněná krajnice 0,5 m.

Příjezd k levému portálu je navržen z ulice 9. května (Jeneček), celková délka nově navržené komunikace je 340 m.

Příjezd k pravému portálu a k nouzovým výstupům je navržen z ulice Cihlářská (Hostivice), celková délka nově navržené komunikace je 3 600 m.

Podélné sklony jsou navrženy max. 9%, při délce do 200m do 12%. Povrch komunikací je navržen zpevněný, z asfaltových hutněných vrstev. Nástupní plochy jsou navrženy rovněž zpevněné, o ploše min. 500 m<sup>2</sup>.

### **Stanice**

Stanice je navržena jako podzemní dvojkolejná s ostrovním nástupištěm. Výstup na terén je zprostředkován dvěma dvojicemi eskalátorů, dvěma únikovými schodišti a evakuačním výtahem, který spojuje všechna patra stanice. Eskalátory jsou vyvedeny na terén ve dvou úrovních. Jedna dvojice vede do úrovně přízemí, druhá do úrovně patra sousední letištní haly. Mezi přízemím a patrem stanice je ještě další propojení pomocí dvojice eskalátorů a schodiště. Stanice je propojena se sousední halou spojovacím můstkem. Do suterénu stanice jsou vložena 2 technická patra. Odvětrání prostoru stanice je řešeno čtyřmi výdechy vyvedenými nad střechu objektu, nasávání vzduchu je řešeno v úrovni terénu. Konstrukce je navržena jako železobetonová monolitická, fasádní plášť je navržen jako prosklený.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Po technologické stránce se jedná o zvládnuté procesy včetně odpovídající ochrany životního prostředí. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

## **IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

V této kapitole jsou sumarizovány veškeré návrhy na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku
- byly navrženy zpracovatelem posudku

Pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví doporučuje zpracovatel posudku akceptovat následující podmínky:

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

1. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat v rámci kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček jednoznačnou možnost zaokružování trati jakož i zachování možného průjezdu vlaků areálem letiště přes Dlouhou Míli do žst. Praha Ruzyně.
2. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat časové, prostorové a technologické návaznosti na záměry:
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno,
  - Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně,
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa,
  - výstavba terminálu Západ,
  - Napojení letiště na rychlostní silnici R6,
  - Prodloužení tramvajové trati do prostoru terminálu Jih.
3. V dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhovanou stavbu tunelu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů.
4. V rámci dokumentace pro stavební povolení upřesnit místo vyústění vypouštěných srážkových a technologických odpadních vod jak z etapy výstavby, tak i provozu.
5. V rámci dokumentace pro územní řízení podrobněji specifikovat odvodnění navrhovaných úseků včetně objemu retenční nádrží tak, aby byl dodržen požadavek správce toku zaústit do Jenečského potoka max. 10 l/s.



6. Pasportizovat studně v pruhu podél navržené trasy (zejména úseky tunelů, popř. zářezů).
7. V rámci další projektové přípravy záměru specifikovat zdroj požární vody s dostatečnou kapacitou pro navržený železniční tunel.
8. V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu budou detailněji specifikovány předpokládané objemy průsakových vod z tunelu po jeho dostavbě; konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešen v rámci dokumentace pro stavební povolení.
9. V rámci další projektové přípravy záměru bude k čerpání průsakové vody ze stavební jámy nezbytné získat povolení vodoprávního úřadu podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona.
10. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu kvality srážkových a technologických vod vznikajících v etapě výstavby z hlediska nerozpuštěných a ropných látek a zbytkového množství pojiv z výluhů betonových směsí; srážkové a technologické vody budou jímány s dostatečnou dobou zdržení potřebnou pro sedimentaci nerozpuštěných látek a zabezpečit odstranění plovoucího znečištění ropnými látkami.
11. Oznamovatel bude koordinovat předmětný záměr se stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno“ ve věci protihlukových stěn u Hostivic tak, aby po realizaci záměru tyto vyhověly zvýšeným požadavkům vyplývajícím ze záměru.
12. Podmínkou realizace záměru musí být vykoupení a demolice drážního domku č.p. 967, u kterého nelze zabezpečit plnění hygienického limitu hluku.
13. V rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění trasy v území; v rámci studie je nutné řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
14. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tuto přírodní lesní oblast:
  - dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru,
  - pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy,
  - použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa,
  - jamková sadba s nepravidelným sponem,
15. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
  - minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků,
  - respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro mezideponie skrývaných zemin,
  - předložena kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů

navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech, případně v osách reálně doložených migračních koridorů; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.

16. Na základě geodetického zaměření trasy v dalších stupních projektové dokumentace (nejdéle v rámci dokumentace pro územní řízení) zpracovat podrobný dendrologický průzkum, v němž je nutné provést zhodnocení dřevin určených ke kácení.
17. Následně nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení stanovit rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení a rozsah zachování všech dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; zajistit ochranu každého stromu mimo les mimo polohy s jednoznačně odůvodněným zásahem do porostů ve smyslu ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství – ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů) a do POV stavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů.
18. V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat návrh projektu sadových úprav a začlenění tělesa navrhované komunikace do krajiny autorizovanou sadovnickou firmou, předložit a projednat s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že zároveň v návrhu budou stanoveny zásady a plochy pro výsadbu kolem koridoru trati a plochy pro náhradní výsadbu. Návrh projektu bude vycházet zejména z následujících zásad a podmínek:
  - těžiště sadových úprav bude uplatněno v kontaktu s kolejí č. 1 diferencovaně pro část před tunelem a část kolem tunelu jižně od R6,
  - ve vnitřní straně oblouku koleje č. 1 na svahu zářezu v úseku před vjezdovým portálem tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů, nad korunou svahu v rámci rekultivace manipulačního pásu i skupinovou výsadbu s min 20% podílem domácích druhů stromů,
  - v úseku podél tunelu ve vnitřním oblouku (východně) uplatnit pásovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin s minimálním zastoupením 40% podílu stromů, s preferencí dlouhověkových druhů (dub, javory, lípa) s příměsí ovocných dřevin (třešeň ptačí, mahalebka, myrobalán, švestka), ve spektru keřů budou uplatněny domácí kvetoucí druhy (trnka, růže šípková, svída krvavá, dřín apod.),
  - v úseku podél tunelu ve vnějším oblouku uplatnit jen skupinovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin,
  - do nadloží tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů tak, aby vznikla mozaika s xerofytními bylinotravními porosty,
  - v rámci biologické rekultivace části tunelového úseku v oblouku jižně od silnice R6 a v části úseku podél navážky řešit mozaiku xerofytních bylinotravních porostů se skupinovou výsadbou kvetoucích druhů keřů z důvodů posílení atraktivity území pro plazy a florikolní druhy hmyzu, včetně zvláště chráněných taxonů čmeláků a zlatohlávka *Oxythyrea funesta*,
  - skupinovou výsadbu domácích druhů dřevin uplatnit v prostoru kontaktu trasy se severním okrajem navážky,

- pro výsadbu stromů budou použity zapěstovaní jedinci s obvodem kmene minimálně v kategorii 10 – 12 cm; pro výsadbu keřů zapěstovaní jedinci s kořenovým balem,
  - bude zcela vyloučeno použití nepůvodních, exotických či invazních druhů dřevin,
  - biologickou rekultivaci manipulačních pásů, umístěných v plochách dřevinných porostů řešit opětovným zalesněním/výsadbou domácích druhů dřevin mimo objekty trati, portálů tunelů, objektů provozního zabezpečení tunelů; v částech podél povrchového úseku koridoru trati s ohledem na ochranu elektrické trakce preferovat keře při koruně svahu.
19. V dalších stupních projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení) formou samostatného stavebního objektu rovněž stanovit odpovídající kompenzaci za tyto pokácené dřeviny v podobě odvodů či náhradních výsadeb, projednat plochy pro uplatnění náhradní výsadby s preferencí prvků ÚSES a VKP v obvodech obcí Hostivice a Jeneč.
20. Nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení rozpracovat objekt vyústění systému odvodnění trati do Jenečského potoka s tím, že je nutno navrhovat jen hydraulicky odůvodněnou míru úpravy stávajícího průtočného profilu toku, v rámci opevnění preferovat přírodní materiály před prefabrikáty.
21. V rámci předběžné opatrnosti nejdéle v rámci zpracování zásad organizace výstavby smluvně zajistit odborný biologický dozor v průběhu provádění zemních prací, monitoringu výskytu zvláště chráněných druhů živočichů na staveništi (a při kácení lesních i mimolesních prvků dřevin).
22. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat způsob řešení křížení navrhované odbočky se stávajícím vodovodním řadem DN 800 tak, aby tento vodovodní řad byl respektován a chráněn i s jeho ochranným pásmem.
23. Oznámit již v době přípravy Archeologickému ústavu AV ČR záměr provádět práce ohrožující archeologické nemovité a movité nálezy a umožnit mu, nebo jiné k tomu oprávněné organizaci, případné provedení záchranného archeologického výzkumu.
24. Požádat Krajský úřad Středočeského kraje o povolení výjimky dle zákona 114/92 Sb. z ochranných podmínek chráněných druhů fauny.

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

25. Před zahájením výstavby bude zpracován havarijný plán zpracovaný ve smyslu dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. ve znění vyhlášky č. 175/2011 Sb., s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu, a to jak z hlediska požadavků zákona o odpadech, tak i z hlediska zákona o vodách.
26. Pro stavbu bude vypracován a příslušnému orgánu státní správy předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
27. Na staveništi výústního objektu odvodnění do Jenečského potoka budou přijata opatření pro řešení situací v případě zvýšených vodních stavů a povodňových situací.

28. V případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Stejně bude postupováno, pokud dojde provádění stavebních úprav ke splavení stavebních materiálů do koryta toku.
29. V rámci zásad organizace výstavby zajistit důkladnou skrývku orníční vrstvy a podomičí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornici důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF; skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF.
30. V rámci zásad organizace výstavby vést o činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF.
31. V případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelování a zcizování; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny.
32. Projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu.
33. Zajistit odpovídající a strukturovanou výsadbu dřevin podle projektu sadových a vegetačních úprav; v případě, že příslušné obce budou požadovat náhradní výsadbu jako podporu prvků ÚSES a VKP, zajistit i tuto výsadbu.
34. Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů s tím, že skrývky budou prováděny v závěru vegetačního období, mimo reprodukční období živočichů, případně v období vegetačního klidu.
35. Projednaný minimalizovaný rozsah kácení mimolesních porostů/odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu.
36. Řídit se podmínkami pro chráněné druhy fauny, vydané krajským úřadem Středočeského kraje § 56 Výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů zákona 114/92 Sb., pokud tato výjimka v přípravném řízení bude udělena.

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

37. Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření hlukové zátěže u nejbližších objektů obytné zástavby; volbu měřících míst konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví; vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit odpovídajícími výsledky kontrolního měření
38. Zajistit následnou péči o nově založené lesní porosty (plochy z dočasného odnětí z PUPFL) až do stadia jejich zajištění ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb.

39. Zajistit minimálně pětiletou péči o nově vysázené prvky dřevin rostoucích mimo les (zálivka, dosadba) s tím, že současně budou tlumeny nálety invazních druhů dřevin (javor jasanolistý, akát, škumpa, pajasan apod.), v prostorech nad tunelem nálety jakýchkoli stromů.
40. Zajistit důsledné tlumení ohnisek výskytu invazních druhů dřevin a rostlin.

#### **IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru**

Žádné specifické podmínky a opatření se nestanovují

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Předmětem posouzení je dokumentace záměru „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“ s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která byla zpracována oprávněnou osobou RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 2719/4343/OEP/92/93 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č.j. 112450/ENV/2011.

Dokumentace záměru byla zveřejněna a rozeslána dopisem MŽP č.j. 47667/ENV/15 ze dne 31. 7. 2015

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu (MŽP) doručena vyjádření k dokumentaci záměru dopisem č.j. 69813/ENV/15 dne 19. 10. 2015.

Přehled všech obdržených vyjádření k dokumentaci je uveden v následujících tabulkách. Veškerá vyjádření obdržená k uvažovanému záměru v rámci dokumentace jsou doložena v příloze 1 předkládaného posudku.

Ke zveřejněné dokumentaci vyjádřily následující subjekty:

### Obdržená vyjádření dotčených územních samosprávných celků

	ze dne	č.j.
Středočeský kraj	31. 8. 2015	122293/2015/KUSK
Hlavní město Praha	15. 9. 2015	MHMP 1595930/2015
Městská část Praha 6	9. 9. 2015	MČ P6 067692/2015

### Obdržená vyjádření dotčených správních úřadů

	ze dne	č.j.
Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí	2. 9. 2015	S-MHMP-1397609/2015/1/OCP/VI
Krajský úřad Středočeského kraje	4. 9. 2015	108359/2015/KUSK
Městský úřad Černošice	31. 8. 2015	MUCE 48517/2015 OŽP/L/Vys
KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze	13. 8. 2015	KHSSC 37135/2015
Hygienická stanice hlavního města Prahy	19. 8. 2015	HSHMP 36265/2015
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha	26. 8. 2015	ČIŽP/41/IPP/1315664.002/15/PVZ
Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského	6. 8. 2015	SBS 24335/2015/OBÚ-02/1
MŽP odbor ochrany ovzduší	28. 8. 2015	6623/710/15
MŽP odbor ochrany vod	14. 8. 2015	6623/710/15
MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny	12. 8. 2015	6623/710/15
Národní památkový ústav	27. 8. 2015	NPÚ-310/58415/2015

## Obdržená vyjádření veřejnosti

	ze dne
p. Josef Jůza	25. 8. 2015

Občanská sdružení se k záměru nevyjádřila.

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k dokumentaci a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*). Úplná znění všech došlých vyjádření jsou uvedena v příloze 1 posudku.

### 1. DOTČENÉ ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVNÉ CELKY

#### **Středočeský kraj**

vyjádření č.j. 122293/2015/KUSK ze dne 31. 8. 2015

##### Podstata vyjádření:

Souhlasí bez připomínek

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

#### **Hlavní město Praha**

vyjádření č.j. MHMP 1595930/2015 ze dne 15. 9. 2015

##### Podstata vyjádření:

Uvádějí, že z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze se záměrem v předložené podobě souhlasit. Záměr ale musí být součástí koncepce železničního spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy jako celku, včetně případné etapizace a výhledu na průjezdné řešení. Varianta schválená Ministerstvem dopravy v červenci t.r. s napojením do odbočky Jeneček nepočítá.

Pro případnou další přípravu předloženého záměru mají dále následující dílčí připomínky:

- 1) Provedení záměru je podmíněno změnou platného územního plánu hl. m. Prahy.
- 2) Vzhledem k charakteru stavby doporučují před zahájením přípravných prací pasportizovat studně v pruhu podél navržené trasy (zejména úseky tunelů, popř. zářezů)
- 3) V další fázi projektové přípravy je potřeba vypracovat podrobný dendrologický průzkum a projekt sadových úprav

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Co se týká varianty schválené Ministerstvem dopravy v červenci t. r. (zápis ze 104. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 7. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic kde byla schválena Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (Aktualizace studie pravidelnosti - 3. fáze zpracování připomínek)), dle tohoto zápisu Centrální komise MD rozhodla: schvaluje ke sledování v dalších stupních přípravy a realizaci staveb varianta R1spěš - modifikace varianty R1 (napojení letiště od SV přes Dlouhou Míli, vycházející z varianty R1b) - oproti které je kladenská relace obsluhována*

6 páry vlaků za hodinu. Toto však neznamená, že další varianty jsou zcela vyloučeny. Jak vyplývá ze zápisu, pro výběr varianty hovořily mimo jiné i ekonomické aspekty (tedy i možnost podpory SFDI). Toto v daném případě odpadá, protože oznamovatel má zajištěno financování z jiných zdrojů.

Dle údajů na str. 21 dokumentace je zachována možnost průjezdného řešení - propojení do Prahy-Ruzyně přes Dlouhou Míli - tedy realizace varianty R1spěš.

Vypořádání dalších připomínek:

Ad 1) Že provedení záměru je podmíněno změnou platného územního plánu hl. m. Prahy je zcela logické. Stavba ve stadiu územního rozhodnutí musí být v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Ad 2) Požadavek na pasportizaci studní se zřejmě týká i studní mimo správní území Hl. města Prahy - zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska.

Ad 3) Vypracovat podrobný dendrologický průzkum a projekt sadových úprav - zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska

## **Městská část Praha 6**

vyjádření č.j. MČ P6 067692/2015 ze dne 9. 9. 2015

### Podstata vyjádření:

Uvádějí, že nesouhlasí s realizací záměru.

#### **Z hlediska územního rozvoje:**

Uvádějí, že se vyjadřovali ve fázi oznámení, kdy navrhovali ukončení procesu posuzování. Toto stanovisko vycházelo z dlouhodobé dopravní koncepce MěČ Praha 6, akcentující vytvoření dopravního uzlu s příslušnými kapacitami parkovacího zařízení P+R v oblasti Dlouhá míle a to s možností přestupu na stanici železnice. I přes tento nesouhlas podpořili stabilizaci koridoru železniční tratě Letiště Václava Havla - zastávka Jeneček. Souhlasně se vyjádřili k návrhu zadání celoměstsky významné změny V - 1. část ÚPn HMP k vytvoření podmínek pro realizaci železniční trati Letiště Václava Havla - zastávka Jeneček.

Tímto vyjádřením považují do výhledu za nejvhodnější variantu průjezdnou variantu letišť, tzn. možnost železničního propojení Kladno. Letiště VHP - Praha centrum. Tato varianta však předpokládá vybudování železničního připojení letiště i západní větví do zastávky Jeneček i východní větví do stanice Ruzyně. Zůstává jejich požadavek na přednostní realizaci východního připojení s tím, že v prostoru Dlouhé míle bude vybudováno kapacitní zařízení P+R, autobusový terminál a to vše s přestupem na stanici železnice.

Zároveň požadují v rámci „modernizace býv. Buštěhradské dráhy“ realizovat variantu R1 s podzemním řešením úseku Dejvice - Veleslavin.

#### **Z hlediska dopravy a životního prostředí:**

Na úvod shrnují vliv záměru uvedené v dokumentaci a nemají k nim připomínky.

Z hlediska dopravní funkce dokumentace překládá jednu z posuzovaných variant kolejového napojení letiště. Z pohledu materiálu „Aktualizace Studie proveditelnosti 2015“ se jedná o předkládané varianty s označením „J“ resp. „P“, které v obou variantách připojují letiště v místě odbočky Jeneček (u varianty „P“ připojení i odbočkou ze žst. Praha Ruzyně) Varianta „J“ umožňuje přímé napojení letiště jak ve směru žst. Praha Dejvice, tak i na trať směr žst. Praha Smíchov a do Kladna.



Předkládané řešení dle varianty „J“ neumožňuje zřídit plánovaný přestupní terminál „Dlouhá míle“, což by mělo nepříznivý dopad na intenzitu dopravního provozu na území městské části.

Opět zmiňují své zamítavé vyjádření k oznámení záměru.

Z pohledu vlivu na životní prostředí území městské části považují snahu o přednostní realizaci odbočky Jeneček před napojením z Ruzyně přes Dlouhou Míli za negativní a přinášející v důsledku jisté zakonzervování nepříznivých dopadů spojených s vysokými intenzitami dopravního provozu na území městské části. Požadují přednostní realizaci východního připojení letiště.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Posuzovaný záměr je záměrem soukromé firmy vybudovat železniční napojení Prahy a letiště Václava Havla Praha a to jihozápadním směrem ze stanice Jeneček z modernizované Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa, žst. Praha-Ruzyně - Kladno a jak je v dokumentaci např. na str. 21 uvedeno, je zachována možnost případného propojení do Prahy - Ruzyně tzn. napojení přes Dlouhou Míli.*

*Vlastní záměr nepopírá významnost východního připojení ani toto připojení neomezuje a to ani realizaci plánovaného přestupního terminálu „Dlouhá míle“.*

*Pokud bude rozhodnuto realizovat východní větev napojení letiště, při splnění podmínek stanoviska MŽP dle 100/2001 Sb. (Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa, stanovisko MŽP souhlasné z 26. 1. 2009) bude možné ji napojit na posuzovanou trať.*

*Požadavek, že v prostoru Dlouhé míle bude vybudováno kapacitní zařízení P+R, autobusový terminál a to vše s přestupem na stanici železnice - předmětný záměr neomezuje. Bylo předmětem posuzování dle 100/2001 Sb. - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa. Je však skutečností, že od vydání stanoviska MŽP uplynula již delší doba a v návaznosti na Studii proveditelnosti a dalších přípravných prací je možné že dojde ke změnám. Je v kompetenci MŽP, aby posoudilo, zda tyto změny jsou významné.*

*Co se týká záchytných parkovišť, je ve studii proveditelnosti uvažováno P+R Praha - Ruzyně, které je navrženo jako alternativa přestupního terminálu na Dlouhé Míli. Toto parkoviště je navrženo v blízkosti žel. stanice Praha - Ruzyně a má kapacitu 941 stání s možným rozšířením přidáním dalších podlaží. Dále je navrženo záchytné parkoviště Hostivice s přibližně 550 stání umístěné po obou stranách železniční stanice a parkoviště Jeneč s kapacitou 200 stání v blízkosti žst. Jeneč.*

*Realizovat v rámci „modernizace býv. Buštěhradské dráhy“ variantu R1 s podzemním řešením úseku Dejvice - Veleslavín je mimo působnost posuzovaného záměru.*

*Posuzovaný záměr je ve stadiu posuzování vlivů na životní prostředí - příprava záměru. Rozhodnutí o přednostní realizaci východního připojení, respektive časového pořadí realizace závisí mimo jiné i na stavu přípravných prací pro realizaci.*

*Postoj Městské části Praha 6 logicky vyplývá ze snahy zlepšit dopravní automobilovou situaci v okolí letiště - to však posuzovaný záměr významným způsobem ovlivňuje.*

*Dalším důvodem realizace této trati je to, že do roku 2020 je naplánována výstavba třetí letové dráhy. V okamžiku kdy bude tato nová letištní dráha dobudována, dojde ke zhoršení podmínek výstavby železničního napojení letiště od západu směrem od Hostivic, a tedy i k možnosti zaokruhování letiště železniční dopravou.*

## 2. DOTČENÉ SPRÁVNÍ ÚŘADY

### Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

vyjádření č.j. S-MHMP-1397609/2015/1/OCP/VI ze dne 2. 9. 2015

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu - ZPF není na území hlavního města dotčen.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství - jimi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Z hlediska nakládání s odpady - poukazují na povinnost zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním. Upozorňují, že pokud bude dřevní hmota z kácení a prořezu označena jako odpad, bude s ní poté nakládáno dle zákona o odpadech. V žádném případě nebude docházet ke spalování dřevní hmoty v místě staveniště. Dále upozorňují, že odpady, které původce nemůže využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech je povinen předat pouze do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jeho převzetí.

Z hlediska ochrany ovzduší - uvádějí, že v předloženém návrhu se jedná o plně elektrifikovanou trať bez škodlivých emisí během jejího provozu. Dále shrnují údaje o dopravě během výstavby a hodnocení z rozptylové studie. Na závěr konstatují, že z hlediska ochrany ovzduší je návrh kolejového napojení letiště v daném prostředí přijatelný. Provedené hodnocení vlivu výstavby na kvalitu ovzduší považují za dostatečné a nemají k němu zásadní připomínky.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny - shrnují vlivy na faunu dané lokality uvedené v dokumentaci a nemají žádné připomínky. Konstatují, že na území hlavního města bude záměr veden pod zemí, krajinný ráz tak nebude dotčen.

Z hlediska myslivosti - jimi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Z hlediska ochrany vod - shrnují popis nároků na vody a nakládání s odpadními vodami. Upozorňují na to, že povolení stavby vodních děl podléhá projednání dle ust. § 15 zákona 254/2001 Sb., že čerpání průsakových vod a vypouštění vod do Jenečského potoka je možné pouze na základě povolení vodoprávního úřadu, a že pokud bude zacházeno se závadnými látkami, je povinnost zpracovat plán opatření pro případy havárie s náležitostmi podle vyhlášky č. 450/2005 Sb. Nepožadují další projednávání EIA.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu - bez komentáře.*

*Z hlediska lesů a lesního hospodářství - bez komentáře.*

*Z hlediska nakládání s odpady - povinnost zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním je povinností původce odpadů dle zákona 185/2001 Sb. Co se týká nakládání s dřevní hmotou označenou jako odpad, v dokumentaci je uvedeno, že součástí smlouvy mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude i podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby. Toto se týká i případné odpadní dřevní hmoty. I odpady, které bude původce předávat k využití nebo odstranění musí předat pouze do vlastnictví osobě oprávněné k jeho převzetí.*

*Z hlediska ochrany ovzduší - odbočná trať na letiště nebude elektrifikována a dle dokumentace se jako optimální řešení jeví nasazení hybridních jednotek, které budou na trati poháněny baterií. Emise tedy opravdu nebudou vznikat.*

*Z hlediska ochrany přírody a krajiny - bez komentáře.*

*Z hlediska myslivosti - bez komentáře.*

*Z hlediska ochrany vod - jedná se o povinnosti dle zákona o vodách. Povolení stavby vodních děl a povolení vypouštění vod do Jenečského potoka je uvedeno i v dokumentaci v kapitole B.I.9. Zpracování havarijního plánu je zmíněno v kapitole týkající se vlivů na vody, je uvedeno v opatřeních v kapitole D.IV. a je zahrnuto do návrhu stanoviska*

### **Krajský úřad Středočeského kraje**

vyjádření č.j. 108359/2015/KUSK ze dne 4. 9. 2015

#### Podstata vyjádření:

Z hlediska zákona 114/92 Sb. - uvádějí, že v případě zásahu do biotopu zjištěných chráněných druhů živočichů je nutno požádat o výjimku ze zákazu dle § 56 zákona 114/1992 Sb.

Z hlediska zákona 185/2001 Sb. - za předpokladu, že vzniklé odpady budou přednostně využívány a odstraňovány až v případě, že nebude reálná možnost jejich využití KÚ s realizací souhlasí.

Z hlediska zákona 254/2001 Sb. - pokud bude stavba prováděna hornickým způsobem (zák. č. 44/1988 Sb.) a na stavbě budou vznikat důlní vody, způsob a podmínky jejich využití stanoví KÚSK - vodoprávní úřad, rozhodnutím.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Co se týká žádosti o výjimku ze zákazu dle § 56 zákona 114/1992 Sb., jedná se o povinnost vyplývající ze zákona a rozhodnutí o výjimkách je uvedeno i ve výčtu navazujících rozhodnutí v kapitole B.I.9. dokumentace a v návrhu stanoviska.*

*Přednostní využívání odpadů je také povinností původce odpadů dle zákona 185/2001 Sb. (§ 16 odst. 1 písm. b) zákona 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. V dokumentaci je uvedeno, že součástí smlouvy mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude i podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby.*

*Co se týká provádění stavby hornickým způsobem - podle konzultace s OBÚ se v případě hloubení z povrchu nejedná o práce prováděné hornickým způsobem.*

*Důlní vody jsou definovány v zákoně 44/1988 Sb. jako vody, které vnikly do hlubinných nebo povrchových důlních prostorů - v daném případě se nejedná o důlní prostor - důlní vody nevznikají.*

### **Městský úřad Černošice**

vyjádření č.j. MUCE 48517/2015 OŽP/L/Vys ze dne 31. 8. 2015

#### Podstata vyjádření:

Vodoprávní úřad - nemá připomínky.

Orgán ochrany přírody - nemá dalších připomínek.

Orgán veřejné správy v oblasti odpadového hospodářství - nemá připomínky.

Orgán ochrany ovzduší - MěÚ Černošice není k uvažovanému záměru dotčeným orgánem.

Orgán ochrany ZPF - vzhledem k tomu, že mají být stavbou dotřeny pozemky náležející do ZPF o rozloze větší než 10 ha (8,8041 ha trvalý zábor a 13,9513 ha dočasný zábor nad 1 rok), je dle § 17 písm. m) dotčeným správním úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

Orgán státní správy lesů - předpokládá se dočasný zábor 4502 m<sup>2</sup> a trvalý zábor 1007 m<sup>2</sup>. Trvalé i dočasné odnětí pozemků sloužících funkci lesa je předmětem samostatného řízení, stejně jako souhlas s dotčením lesních pozemků a pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa. K předložené dokumentaci nemají žádné připomínky

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze**

vyjádření č.j. KHSSC 37135/2015 ze dne 13. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Konstatují, že s dokumentací EIA „Kolejové napojení letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“ se souhlasí. Je uvedeno odůvodnění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Hygienická stanice hlavního města Prahy**

vyjádření č.j. HSHMP 36265/2015 ze dne 19. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Konstatují, že dokumentace k předmětnému záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci území hlavního města Prahy HSHMP nepředpokládá žádný výrazný vliv záměru na veřejné zdraví. Je uvedeno odůvodnění.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha**

vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/1315664.002/15/PVZ ze dne 26. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Oddělení odpadového hospodářství - nemají připomínky.

Oddělení ochrany ovzduší - nemají připomínky.

Oddělení ochrany vod - nemají připomínky. Upozorňují, že vypouštění průsakových vod ze stavby je nutno projednat se správcem recipientu.

Oddělení ochrany přírody - nemají připomínky.

Oddělení ochrany lesa - nemají připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Oddělení ochrany vod - co se týká projednání se správcem recipientu, je toto uvedeno i v dokumentaci na str. 97 v kapitole týkající se vlivů na vody.*

**Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského**

vyjádření č.j. SBS 24335/2015/OBÚ-02/1 ze dne 6. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Nemají námítky k navrhovanému záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

**MŽP odbor ochrany ovzduší**

vyjádření č.j. 6623/710/15 ze dne 28. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Ve svém vyjádření nejprve shrnují vlivy záměru na ovzduší, zejména rozbor situace z hlediska ročních imisních koncentrací B(a)P a krátkodobých koncentrací PM<sub>10</sub> v etapě výstavby. Uvádějí, že vzhledem k časově omezenému působení zvýšených koncentrací považují záměr z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že budou striktně dodržována opatření ke snižování prašnosti během fáze výstavby.

Upozorňují, že dle platné legislativy již nejsou cílové imisní limity zmiňované v rozptylové studii, ale pro všechny sledované znečišťující látky jsou stanoveny pouze imisní limity.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Připomínka k cílovým imisním limitům je opodstatněná. Od 1. 9. 2012 (účinnost zákona 201/2012 Sb.) jsou stanoveny pro všechny znečišťující látky pouze imisní limity.*

**MŽP odbor ochrany vod**

vyjádření č.j. 6623/710/15 ze dne 14. 8. 2015

Podstata vyjádření:

Neuplatňují připomínky. Předpokládají akceptaci formulovaných doporučení v dokumentaci pro další projektovou přípravu záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k obsahu bez komentáře.*

### **MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny**

vyjádření č.j. 6623/710/15 ze dne 12. 8. 2015

#### Podstata vyjádření:

Neuplatňují připomínky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu bez komentáře.

### **Národní památkový ústav**

vyjádření č.j. NPÚ-310/58415/2015 ze dne 27. 8. 2015

#### Podstata vyjádření:

Konstatují, že záměr se nedotýká památkové rezervace, památkové zóny, ochranných pásem v řešeném území a není v kolizi s kulturními památkami či jejich ochranným pásmem. Upozorňují na nutnost zohlednit zájmy archeologické památkové péče při zásahu do terénu, neboť část území, kterého se uvažovaná těžba týká, je územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22, odst. 2, zákona 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

Navrhovaný záměr ve jmenované lokalitě není v zásadní kolizi se zájmy chráněnými státní památkovou péčí a i z hlediska archeologie je předpokládán postup v souladu s platnou legislativou. Vzhledem k této skutečnosti nemáme k posuzované dokumentaci, nad rámec výše uvedeného, další zásadní připomínky.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Je povinností stavebníka oznámit záměr Archeologickému ústavu Akademie věd ČR (§ 22 odst. 2 zákona 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů) - zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska.*

## **3. VEŘEJNOST**

### **p. Josef Jůza**

vyjádření ze dne 25. 8. 2015

#### Podstata vyjádření:

Konstatuje, že navrhovanou stavbu považuje za prospěšnou, ale ztotožňuje se s obavami autorů připomínek, aby případná realizace záměru nezpůsobila zdržení výstavby východní větve napojení přes Dlouhou Míli, která na rozdíl od této větve obslouží i zamýšlená parkoviště P+R a autobusový terminál.

Opakuje svoji připomínku podanou k oznámení záměru, že považuje za velice přínosné přímé propojení i ve směru letiště - Rudná.

K textu dokumentace má následující připomínky:

- 1) Údaje v části B.II.4 se vztahují k roku 2014. Současný stav je uváděn jako předpokládaná budoucnost. Bylo by na místě údaje aktualizovat, byť nelze očekávat výrazně odlišné závěry.
- 2) V části D.I.1 na straně 86 se mimo jiné uvádí koordinace s výstavbou provozního úseku trasy A metra Dejvická - Motol. Vzhledem k tomu, že tato stavba je již dokončena, by bylo na místě požadavek vypustit a místo toho v analýze současného

stavu použít údaje týkající se situace po zprovoznění tohoto úseku. Koordinaci s touto stavbou lze vypustit i z návrhu v části D.IV na str. 128.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Posuzovaný záměr je záměrem soukromé firmy vybudovat železniční napojení Prahy a letiště Václava Havla Praha a jak je v dokumentaci např. na str. 21 uvedeno, je zachována možnost případného propojení do Prahy - Ruzyně (přes Dlouhou Mili).*

*Posuzovaný záměr je ve stadiu posuzování vlivů na životní prostředí. Rozhodnutí o přednostní realizaci východního připojení, respektive časového pořadí realizace závisí mimo jiné i na stavu přípravných prací pro realizaci.*

*Přímé propojení i ve směru letiště - Rudná - nutno konstatovat, že Studie proveditelnosti s tímto nepočítá, ale napojení je možné přes železniční stanici Jeneč příp. Hostivice Jeneček.*

*Co se týká údajů v kapitole B.II.4., vycházel zpracovatel dokumentace z údajů z roku 2014. Zpracovatel posudku souhlasí s tím, že aktualizací nelze očekávat výrazně odlišné závěry*

*Pokud se týká koordinace s výstavbou provozního úseku trasy A metra Dejvická - Motol je nutno konstatovat, že se jedná o neaktuální informaci. Počátkem března 2015 byla stanice Motol uvedena do ověřovacího provozu. Metro A sem převáží cestující od 6. dubna 2015.*

## VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem posuzovaného záměru je železničním napojení Letiště Václava Havla Praha na trať Praha - Kladno z odbočky Jeneček. Toto kolejové napojení má zajistit spojení letiště s centrem Prahy železnicí. Stavba se napojuje na výhledový stav trati Praha-Kladno v odbočce Jeneček, za nově uvažovanou zastávkou Hostivice-Jeneček.

Posuzovaná trať na letiště má délku 4 km, z toho v délce 3,2 km má být vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu. Trať podchází komunikaci R6 a letištní dráhu a končí zastávkou Letiště, umístěnou rovněž pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Zachována je možnost výhledového doplnění spojky ve směru z letiště do stanice Jeneč (směrem na Kladno) a také prodloužení koncové stanice na letišti pro možnost provozu dálkových vlaků, případně propojení do Prahy-Ruzyně přes Dlouhou Míli.

K posouzení byla předložena dokumentace „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“ zpracovaná oprávněnou osobou dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., v červnu 2015. Záměr je v dokumentaci posuzován v jedné variantě.

Dokumentace byla posouzena podle požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb., a to v rozsahu podle přílohy č. 5 tohoto zákona. Dle názoru zpracovatele posudku je dokumentace akceptovatelná a zpracovaná dle požadavku zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu na nové železniční trati. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, ovzduší, floru faunu a ekosystémy, na vody a půdu. V rámci zpracování dokumentace byla zpracována rozptylová a hluková studie, biologický a pedologický průzkum. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

Z hodnocení v dokumentaci vyplývá, že realizace záměru ani jeho provoz nepředstavuje pro obyvatele a životní prostředí v okolí zvýšená rizika za podmínek dodržení platných legislativních předpisů a respektování dále navržených opatření. Významnější vlivy jsou ve fázi realizace stavby, lze je však navrženými opatření minimalizovat.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

Navržené podmínky v návrhu závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. S ohledem na realizaci tunelů z povrchu je pozornost v podmínkách věnována i ochraně půdy, rekultivaci a ochraně flory a fauny.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci a obdržená vyjádření a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušného orgánu státní správy - Ministerstvo životního prostředí - lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí



akceptovatelný. Proto zpracovatel posudku doporučuje Ministerstvu životního prostředí vydat kladné stanovisko ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění k záměru

„Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček“

a to za podmínek specifikovaných v návrhu stanoviska, který je součástí tohoto posudku.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska orgánu státní správy - MŽP - lze učinit závěr, že technickými opatřeními lze minimalizovat negativní vlivy na životní prostředí. Toto vyjádření se týká výhradně ochrany životního prostředí a nenahrazuje vyjádření jiná.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

### MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne  
Č.j.:

#### **Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí**

**(dále jen „závazné stanovisko“)**

podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

#### **I. Povinné údaje**

**1. Název záměru:** Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček

**2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Odbočka na letiště bude vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu v délce 3,2 km, bude podcházet komunikaci R6 a letištní dráhu a bude končit zastávkou Letiště, která bude rovněž umístěna pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Celková délka nové trati je 4,0 km. Posouzena je pouze dvoukolejná odbočka jako nejhorší možný stav zejména z hlediska hlukové zátěže související s dopravou na dvoukolejnou trať, avšak s tím, že v první fázi nelze vyloučit ve vybudovaném napojení zprovoznění pouze jedné koleje.

Je uvažován celkový počet 134 vlaků, což znamená 4 páry vlaků za hodinu v obdobích zvýšeného zájmu o přepravu (za předpokladu plného zdvoukolejnění tratě Praha-Bubny – Hostivice – Kladno (-Kladno-Ostrovec).

Realizace záměru je podmíněna stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa“, ke které bylo vydáno souhlasné stanovisko dle zákona 100/2001 Sb.

**3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1:**

Kategorie I, bod 9.1 Novostavby železničních drah delší 1 km.

**4. Umístění záměru:** Kraj: Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Obec: Praha, Hostivice, Dobrovíz

Katastrální území: Dobrovíz, Litovice, Hostivice, Ruzyně

**5. Obchodní firma oznamovatele:** OHL ŽS, a.s.

**6. IČ oznamovatele:** 463 42 796

**7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří

**8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí**

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

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

k záměru

**„Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“**

s následujícími podmínkami:

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

1. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat v rámci kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček jednoznačnou možnost zaokruhování trati jakož i zachování možného průjezdu vlaků areálem letiště přes Dlouhou Míli do žst. Praha Ruzyně.
2. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat časové, prostorové a technologické návaznosti na záměry:
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno,
  - Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně,
  - Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa,
  - výstavba terminálu Západ,
  - Napojení letiště na rychlostní silnici R6,
  - Prodloužení tramvajové trati do prostoru terminálu Jih.

3. V dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhovanou stavbu tunelu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů.
4. V rámci dokumentace pro stavební povolení upřesnit místo vyústění vypouštěných srážkových a technologických odpadních vod jak z etapy výstavby, tak i provozu.
5. V rámci dokumentace pro územní řízení podrobněji specifikovat odvodnění navrhovaných úseků včetně objemu retenční nádrží tak, aby byl dodržen požadavek správce toku zaústit do Jenečského potoka max. 10 l/s.
6. Pasportizovat studně v pruhu podél navržené trasy (zejména úseky tunelů, popř. zářezů).
7. V rámci další projektové přípravy záměru specifikovat zdroj požární vody s dostatečnou kapacitou pro navržený železniční tunel.
8. V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu budou detailněji specifikovány předpokládané objemy průsakových vod z tunelu po jeho dostavbě; konečný způsob řešení tunelových vod jak z hlediska jakostních parametrů, tak z hlediska kvantitativního posouzení bude řešen v rámci dokumentace pro stavební povolení.
9. V rámci další projektové přípravy záměru bude k čerpání průsakové vody ze stavební jámy nezbytné získat povolení vodoprávního úřadu podle ustanovení §8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona.
10. Součástí dokumentace pro stavební povolení bude projekt monitoringu kvality srážkových a technologických vod vznikajících v etapě výstavby z hlediska nerozpuštěných a ropných látek a zbytkového množství pojiv z výluhů betonových směsí; srážkové a technologické vody budou jímány s dostatečnou dobou zdržení potřebnou pro sedimentaci nerozpuštěných látek a zabezpečit odstranění plovoucího znečištění ropnými látkami.
11. Oznamovatel bude koordinovat předmětný záměr se stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno“ ve věci protihlukových stěn u Hostivic tak, aby po realizaci záměru tyto vyhověly zvýšeným požadavkům vyplývajícím ze záměru.
12. Podmínkou realizace záměru musí být vykoupení a demolice drážního domku č.p. 967, u kterého nelze zabezpečit plnění hygienického limitu hluku.
13. V rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat studii pozemkových úprav a změn vyplývajících z umístění trasy v území; v rámci studie je nutné řešit zajištění dopravní obslužnosti a přístupnosti pozemků dotčených trasou; konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
14. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude vypracován návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tuto přírodní lesní oblast:
  - dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru,
  - pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy,
  - použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa,

- jamková sadba s nepravidelným sponem,
15. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude:
- minimalizován rozsah dočasných záborů lesních pozemků,
  - respektován požadavek na vyloučení lesních porostů a pozemků pro mezideponie skrývaných zemin,
  - předložena kompenzační opatření za trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa; v rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech, případně v osách reálně doložených migračních koridorů; konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.
16. Na základě geodetického zaměření trasy v dalších stupních projektové dokumentace (nejdéle v rámci dokumentace pro územní řízení) zpracovat podrobný dendrologický průzkum, v němž je nutné provést zhodnocení dřevin určených ke kácení.
17. Následně nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení stanovit rozsah odůvodněného minimálního nutného kácení a rozsah zachování všech dřevin, které nejsou v přímé kolizi se záměrem; zajistit ochranu každého stromu mimo les mimo polohy s jednoznačně odůvodněným zásahem do porostů ve smyslu ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství – ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, ne jen korun stromů a kmenů) a do POV stavby promítnout situace se zachováním hodnotnějších stromů.
18. V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat návrh projektu sadových úprav a začlenění tělesa navrhované komunikace do krajiny autorizovanou sadovnickou firmou, předložit a projednat s příslušnými orgány ochrany přírody s tím, že zároveň v návrhu budou stanoveny zásady a plochy pro výsadbu kolem koridoru trati a plochy pro náhradní výsadbu. Návrh projektu bude vycházet zejména z následujících zásad a podmínek:
- těžiště sadových úprav bude uplatněno v kontaktu s kolejí č. 1 diferencovaně pro část před tunelem a část kolem tunelu jižně od R6,
  - ve vnitřní straně oblouku koleje č. 1 na svahu zářezu v úseku před vjezdovým portálem tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů, nad korunou svahu v rámci rekultivace manipulačního pásu i skupinovou výsadbu s min 20% podílem domácích druhů stromů,
  - v úseku podél tunelu ve vnitřním oblouku (východně) uplatnit pásovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin s minimálním zastoupením 40% podílu stromů, s preferencí dlouhověkých druhů (dub, javory, lípa) s příměsí ovocných dřevin (třešeň ptačí, mahalebka, myrobalán, švestka), ve spektru keřů budou uplatněny domácí kvetoucí druhy (trnka, růže šípková, svída krvavá, dřín apod.),
  - v úseku podél tunelu ve vnějším oblouku uplatnit jen skupinovou výsadbu domácích druhů listnatých dřevin,
  - do nadloží tunelu uplatnit skupinovou výsadbu domácích druhů keřů tak, aby vznikla mozaika s xerofytními bylinotravními porosty,

- v rámci biologické rekultivace části tunelového úseku v oblouku jižně od silnice R6 a v části úseku podél navážky řešit mozaiku xerofytních bylinotravních porostů se skupinovou výsadbou kvetoucích druhů keřů z důvodů posílení atraktivitu území pro plazy a florikolní druhy hmyzu, včetně zvláště chráněných taxonů čmeláků a zlatohlávka *Oxythyrea funesta*,
  - skupinovou výsadbu domácích druhů dřevin uplatnit v prostoru kontaktu trasy se severním okrajem navážky,
  - pro výsadbu stromů budou použity zapěstovaní jedinci s obvodem kmene minimálně v kategorii 10 – 12 cm; pro výsadbu keřů zapěstovaní jedinci s kořenovým balem,
  - bude zcela vyloučeno použití nepůvodních, exotických či invazních druhů dřevin,
  - biologickou rekultivaci manipulačních pásů, umístěných v plochách dřevinných porostů řešit opětovným zalesněním/výsadbou domácích druhů dřevin mimo objekty trati, portálů tunelů, objektů provozního zabezpečení tunelů; v částech podél povrchového úseku koridoru trati s ohledem na ochranu elektrické trakce preferovat keře při koruně svahu.
19. V dalších stupních projektové dokumentace (dokumentace pro stavební povolení) formou samostatného stavebního objektu rovněž stanovit odpovídající kompenzaci za tyto pokácené dřeviny v podobě odvodů či náhradních výsadeb, projednat plochy pro uplatnění náhradní výsadby s preferencí prvků ÚSES a VKP v obvodech obcí Hostivice a Jeneč.
20. Nejdéle v rámci dokumentace pro stavební povolení rozpracovat objekt vyústění systému odvodnění trati do Jenečského potoka s tím, že je nutno navrhovat jen hydraulicky odůvodněnou míru úpravy stávajícího průtočného profilu toku, v rámci opevnění preferovat přírodní materiály před prefabrikáty.
21. V rámci předběžné opatrnosti nejdéle v rámci zpracování zásad organizace výstavby smluvně zajistit odborný biologický dozor v průběhu provádění zemních prací, monitoringu výskytu zvláště chráněných druhů živočichů na staveništi (a při kácení lesních i mimolesních prvků dřevin).
22. Dokumentace pro územní řízení bude dokladovat způsob řešení křížení navrhované odbočky se stávajícím vodovodním řadem DN 800 tak, aby tento vodovodní řad byl respektován a chráněn i s jeho ochranným pásmem.
23. Oznámit již v době přípravy Archeologickému ústavu AV ČR záměr provádět práce ohrožující archeologické nemovité a movité nálezy a umožnit mu, nebo jiné k tomu oprávněné organizaci, případné provedení záchranného archeologického výzkumu.
24. Požádat Krajský úřad Středočeského kraje o povolení výjimky dle zákona 114/92 Sb. z ochranných podmínek chráněných druhů fauny.

## II. Podmínky pro fázi realizace záměru:

25. Před zahájením výstavby bude zpracován havarijný plán zpracovaný ve smyslu dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. ve znění vyhlášky č. 175/2011 Sb., s jehož obsahem budou seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle

pokynů zpracovaných v tomto plánu, a to jak z hlediska požadavků zákona o odpadech, tak i z hlediska zákona o vodách.

26. Pro stavbu bude vypracován a příslušnému orgánu státní správy předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
27. Na staveništi výústního objektu odvodnění do Jenečského potoka budou přijata opatření pro řešení situací v případě zvýšených vodních stavů a povodňových situací.
28. V případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Stejně bude postupováno, pokud dojde provádění stavebních úprav ke splavení stavebních materiálů do koryta toku.
29. V rámci zásad organizace výstavby zajistit důkladnou skrývkou orníční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníci důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF; skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF.
30. V rámci zásad organizace výstavby vést o činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložení, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemín a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF.
31. V případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelování a zcizování; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny.
32. Projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit v rámci etapy výstavby výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu.
33. Zajistit odpovídající a strukturovanou výsadbu dřevin podle projektu sadových a vegetačních úprav; v případě, že příslušné obce budou požadovat náhradní výsadbu jako podporu prvků ÚSES a VKP, zajistit i tuto výsadbu.
34. Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů s tím, že skrývky budou prováděny v závěru vegetačního období, mimo reprodukční období živočichů, případně v období vegetačního klidu.
35. Projednaný minimalizovaný rozsah kácení mimolesních porostů/odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření nezbytného rozsahu odlesnění v terénu.
36. Řídit se podmínkami pro chráněné druhy fauny, vydané krajským úřadem Středočeského kraje § 56 Výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů zákona 114/92 Sb., pokud tato výjimka v přípravném řízení bude udělena.

### III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

37. Po zahájení zkušebního provozu provést kontrolní měření hlukové zátěže u nejbližších objektů obytné zástavby; volbu měřících míst konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví; vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit odpovídajícími výsledky kontrolního měření
38. Zajistit následnou péči o nově založené lesní porosty (plochy z dočasného odnětí z PUPFL) až do stadia jejich zajištění ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb.
39. Zajistit minimálně pětiletou péči o nově vysázené prvky dřevin rostoucích mimo les (zálivka, dosadba) s tím, že současně budou tlumeny nálety invazních druhů dřevin (javor jasanolistý, akát, škumpa, pajasan apod.), v prostorech nad tunelem nálety jakýchkoli stromů.
40. Zajistit důsledné tlumení ohnisek výskytu invazních druhů dřevin a rostlin.

### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Žádné specifické podmínky a opatření se nestanovují

## II. Odůvodnění

### 1. Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Předmětem posuzovaného záměru je železničním napojení Letiště Václava Havla Praha na trať Praha - Kladno z odbočky Jeneček. Toto kolejové napojení má zajistit spojení letiště s centrem Prahy železnicí. Stavba se napojuje na výhledový stav trati Praha-Kladno v odbočce Jeneček, za nově uvažovanou zastávkou Hostivice-Jeneček.

Posuzovaná trať na letiště má délku 4 km, z toho v délce 3,2 km má být vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu. Trať podchází komunikaci R6 a letištní dráhu a končí zastávkou Letiště, umístěnou rovněž pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Zachována je možnost výhledového doplnění spojky ve směru z letiště do stanice Jeneč (směrem na Kladno) a také prodloužení koncové stanice na letišti pro možnost provozu dálkových vlaků, případně propojení do Prahy-Ruzyně přes Dlouhou Míli.

Dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu zpracoval RNDr. Tomáš Bajer, CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. Dokumentace byla příslušnému úřadu předložena dne 9. 7. 2015. Záměr je v dokumentaci posuzován v jedné variantě. Dokumentace posuzuje záměr ze všech aspektů jak v etapě výstavby, tak v etapě provozu na nové železniční trati. Značná pozornost je v dokumentaci věnována především vlivům na hlukovou situaci, ovzduší, floru faunu a ekosystémy, na vody a půdu. V rámci zpracování dokumentace byla zpracována rozptylová a hluková studie a biologický a pedologický průzkum. V dokumentaci jsou posouzeny vlivy na veřejné zdraví.

Významnější vlivy jsou ve fázi realizace stavby, lze je však navrženými opatření minimalizovat.

Pro kompenzaci negativních vlivů na zastižené zvláště chráněné živočišné druhy jsou navržena opatření, která by oznamovatel měl navrhnout v žádosti o výjimku z ochranných podmínek dle § 56 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.



K dokumentaci bylo doručeno celkem 15 vyjádření (3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených správních úřadů, 1 vyjádření veřejnosti). Veškerá vypořádání připomínek z došlých vyjádření k dokumentaci jsou komentována v posudku v kapitole V. Vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci a všechny relevantní požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, popř. jsou zpracovány do tohoto závazného stanoviska.

Na základě dokumentace a všech podaných vyjádření k dokumentaci zpracoval Ing. Josef Tomášek, CSc. posudek s náležitostmi podle přílohy č. 5 k zákonu (prosinec 2015) a předložil ho příslušnému úřadu dne 11. 12. 2015.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že posuzovaný záměr byl posouzen ze všech podstatných hledisek a že při splnění navržených doporučení v návrhu stanoviska pro eliminaci respektive snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za možný.

Zpracovatel posudku podmínky uvedené v dokumentaci doplnil, příp. upravil a navrhuje vydat souhlasné závazné stanovisko.

K posudku bylo zasláno celkem ?? vyjádření. Vypořádání jednotlivých vyjádření k posudku je uvedeno v závěru odůvodnění tohoto stanoviska

**Veřejné jednání .....**

### ***Odůvodnění stanovených podmínek:***

Navržené podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. S ohledem na realizaci tunelů z povrchu je pozornost v podmínkách věnována i ochraně půdy, rekultivaci a ochraně flory a fauny.

## **2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti**

Z hodnocení vyplývá, že realizace záměru ani jeho provoz nepředstavuje pro obyvatele a životní prostředí v okolí zvýšená rizika za podmínek dodržení platných legislativních předpisů a respektování dále navržených opatření. Významnější vlivy jsou ve fázi realizace stavby, lze je však navrženými opatření minimalizovat.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru zcela bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by bránil předmětnému záměru při akceptování podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgánů státní správy a samosprávy a zpracovatelem posudku.

Navržené podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. S ohledem na realizaci tunelů z povrchu je pozornost v podmínkách věnována i ochraně půdy, rekultivaci a ochraně flory a fauny.

S ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, obdržených vyjádřeních a při respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku, lze konstatovat, že záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný za předpokladu respektování opatření uvedených v podmínkách stanoviska. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

Předmětem posuzovaného záměru je železničním napojení Letiště Václava Havla Praha na trať Praha - Kladno z odbočky Jeneček. Toto kolejové napojení má zajistit spojení letiště s centrem Prahy železnicí. Stavba se napojuje na výhledový stav trati Praha-Kladno v odbočce Jeneček, za nově uvažovanou zastávkou Hostivice-Jeneček.

Posuzovaná trať na letiště má délku 4 km, z toho v délce 3,2 km má být vedena pod úrovní terénu v hloubeném tunelu. Trať podchází komunikaci R6 a letištní dráhu a končí zastávkou Letiště, umístěnou rovněž pod úrovní terénu poblíž Terminálu 2. Podporována je možnost výhledového doplnění spojky ve směru z letiště do stanice Jeneč (směrem na Kladno) a také prodloužení koncové stanice na letišti pro možnost provozu dálkových vlaků, případně propojení do Prahy-Ruzyně přes Dlouhou Míli.

Záměr je možno realizovat buď současně, nebo až po dokončení stavby „Modernizace trati Praha - Kladno, II. etapa v úseku Hostivice (včetně) – Jeneč (včetně)“. Do této stavby bude nezbytné promítnout dopady do směrového a výškového řešení, do uspořádání železničního svršku a spodku.

V rámci předkládané dokumentace EIA byla předložena varianta pouze dvoukolejné odbočky jako nejhorší možný stav zejména z hlediska hlukové zátěže související s dopravou na dvoukolejné trati, avšak s tím, že v první fázi nelze vyloučit ve vybudovaném napojení zprovoznění pouze jedné koleje.

Na trati je uvažováno pouze s nasazením elektrických nebo hybridních jednotek. Odpadá tedy problematika emisí souvisejících s provozem na této odbočce.

Stručně lze záměr popsat následovně:

#### **Směrové řešení**

Připojení trati do trati Praha - Kladno na Jenečku (ŽST Hostivice, obvod Jeneček) je navrženo ve směrovém uspořádání. V obou kolejích trati Praha – Kladno je navrženo v km cca 15,930 odbočení výhybkami tvaru J49-1:14-760-I pro rychlost 80 km/h. V koleji zapojené do koleje č. 1 je dále v poloměru  $R=1200$  m bez převýšení navržena transformovaná výhybka Obl-o49-1:14-760(1200/857,761)-I pro odbočení trati Hostivice – Rudná u Prahy. Kolej dále přechází do pravého oblouku o poloměru  $R=415$  m a je vedena samostatně ve vzdálenosti až cca 70 m od trati Praha - Kladno. V km 0,890 tuto trať kříží, dále v km 1,420 dochází ke křížení s rychlostní silnicí R6. V ŽST Praha-Letiště Václava Havla Praha jsou navrženy dvě kusé koleje v osové vzdálenosti 16,50 m, mezi nimiž bude situováno nástupiště o užitné délce cca 185 m. Kolej končí zarážedlem v km 3,983.

Druhá traťová kolej je navržena nejprve v souběhu s tratí Praha - Kladno ve společném zájezu v takové osové vzdálenosti, aby v maximální míře nebylo narušeno odvodnění a trakční vedení trati Praha - Kladno. V poloměrech  $R=525$  m a  $R=350$  m postupně přechází do souběhu s první traťovou kolejí. V místě křížení s rychlostní silnicí je navržena v osové vzdálenosti 7,20 m, která umožní podchod silnice konstrukcí se stěnou mezi kolejemi a vložení kolejové spojky a navazující spojky do ŽST Jeneč. Dále je osová vzdálenost

upravena protisměrnými oblouky na 4,00 m a před koncovou stanicí na 5,00 m. Zhlaví stanice umožňuje doplnění další koleje s nástupištní hranou a také prodloužení nástupišť až na délku 400 metrů.

Obě traťové koleje jsou navrženy na rychlost 80 km/h, spojka do ŽST Jeneč na 60 km/h, stejně jako zapojení rudenské trati. Zhlaví koncové stanice umožňuje rychlost 50 km/h.

### **Železniční svršek**

Koleje jsou navrženy tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním v kolejovém loži tl. min. 0,35 m. Stejně řešení je navrženo též v tunelu. Výhybky budou nové 2. generace na betonových pražcích.

### **Železniční spodek**

V zářezu před začátkem tunelu je navrženo pražcové podloží z vrstvy minerální směsi, pláň tělesa železničního spodku bude skloněná. Po obou stranách koleje jsou navrženy otevřené příkopy zpevněné tvárnici a zaústěné před portálem do čerpacího zařízení. Svahy zářezů jsou do hloubky cca 5 m pod terémem navrženy ve sklonu 1 : 1,75 a opatřeny vegetační ochranou, ve hlubších zářezích je navržena lavička a sklon 1 : 1,2 bez vegetační ochrany v mírně až silně zvětralých opukách.

### **Železniční tunel**

Železniční tunel propojující novou žst. na letišti Václava Havla Praha s tratí Praha – Kladno (PraK) má celkovou délku 3,2 km.

Začátek železničního tunelu je v km 0, 800 (vjezdový portál), konec tunelu navazuje na železniční stanici Letiště Václava Havla Praha dl. 184.00 m, tunel ze strany žst. Praha - Hostivice navazuje na 800 m dlouhý, otevřený předzářez. Výstavba tunelu je rozdělena do třech úseků definovaných technologickými etapami: jedno a dvoukolejné tunely budované ve svahované stavební jámě, podchod rychlostní komunikace R6 a výstavba tunelu na území letiště s trvalými podzemními stěnami. Podzemní konstrukce je navržena v souladu se "Vzorovým listem jednokolejného a dvoukolejného železničního tunelu".

Od vjezdového portálu po silniční komunikaci R6 (Praha - Karlovy Vary) je tunel navržen jako jednokolejný, následuje tzv. rozplet pro napojení druhé koleje do odbočky ve směru na Jeneč.

Tunel je vybaven únikovými šachtami v maximální vzájemné vzdálenosti 1000 m v km 1,800 a 2,800. Obě únikové šachty jsou vyústěny na povrch k nástupním plochám pro Hasičský záchranný sbor (HZS) a Integrovaný záchranný systém (IZS) o výměře 500 m<sup>2</sup>.

Konstrukce hloubeného tunelu je tvořena monolitickým železobetonem, minimální tloušťky 600 mm. V oblasti podchodu komunikace R6 a podchodu letištní dráhy je konstrukce zesílena na 800 mm s ohledem na zatížení silniční dopravou a letadly. Realizace tunelu od staničení km 0, 800 - 1, 300 bude probíhat v dočasné svahované stavební jámě, od km 1, 300 začíná napojení přidružených železničních tunelů, které přechází ve dvoukolejný tunelový profil v km 1, 400. Ve společném profilu dvou oddělených jednokolejných tunelů dojde k mimoúrovňovému křížení s rychlostní komunikací R6 v délce cca 125 m (km 1, 375 – 1, 450). Podchod pod komunikací R6 bude rozdělen do dvou etap s ohledem na nutnost zabezpečení silniční dopravy alespoň v jednom směru.

Od staničení km 1,450 až po km 2, 850 = hranice areálu Letiště Václava Havla Praha, bude tunel realizován v dočasné otevřené stavební jámě, svahy dočasné stavební jámy jsou navrženy s jednotným sklonem pro každou dílčí etáž zářezu. Po dobu výstavby otevřeného zářezu je nutné minimalizovat dotace srážkové vody pomocí příkopů a podélného systému

odvodnění ve stavební jámě, odkud bude nutné tuto vodu odčerpávat. Pokud bude docházet k odlamování (vypadávání bloků zvětralých opuk), případných výronů ze svahu, budou provedena běžná opatření zajišťující bezpečnost práce ve stavební jámě. Zajištění bude spočívat v nástřiku jednotlivých etáží zářezu stříkaným betonem C16/20 (SB20), vyztuženého ochrannou sítí a zakotvenou SN kotvami s cementovou zálivkou.

Po dokončení monolitické konstrukce tunelu bude stavební jáma zasypána a terén rekultivován. Odtěžování horniny masivu z jádra tunelů v úsecích s trvalými podzemními stěnami bude prováděno až po zakrytí stropní konstrukcí tak, aby se maximální množství horniny odváželo ve směru k silniční komunikaci R6. Pro zpětný zásyp a následnou úpravu terénu se použije část získané rubaniny. Hutněný zásyp musí být prováděn symetricky po obou stranách konstrukce, aby nedocházelo ke vzniku asymetrických zatěžovacích stavů, které by negativně ovlivnily množství výztuže nebo dimenze ostění.

Od staničení km 2, 850 až km 3, 650 je konstrukce tunelu dobírána konvenční metodou pod ochranou podzemních monolitických stěn tloušťky 800 mm rozepřených horní deskou ze železobetonu C 30/37. Po dosažení spodní etáže dojde k vytvoření monolitické spodní desky min. tloušťky 800 mm, která uzavírá celý profil. Horní deska profilu bude zabezpečena hydroizolační folií.

V úseku od km 3, 650 do 3,800 ŽST Letiště Václava Havla Praha je konstrukce rozšiřována až na profil budoucí stanice šířky cca 25 m. Stanice bude vybudována do otevřené stavební jámy, svislé stěny budou zabezpečeny dočasným záporovým pažením s kotvami. Obdélníkový profil trojlodní stanice bude po celém obvodu izolován proti vlivu podzemní vody. Součástí budování žst. bude také podchycení stávajícího kolektoru, který kříží v stanici km 3,916. Dispoziční uspořádání stanice umožňuje její odvětrávání při požáru přes ventilační systém. Součástí konstrukce žst. budou také požárně chráněné únikové cesty a evakuační výtah.

Ve vzdálenosti 10 m od portálů tunelu je navržena zadlážděná plocha v koleji navazující na nástupní plochu pro jednotky IZS. Zadláždění je navrženo z betonových panelů.

### **Železniční zabezpečovací zařízení**

V nově vzniklém mezistaničním úseku je navrženo traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo, ve stanici Praha-Letiště Ruzyně je pak navrženo staniční zabezpečovací zařízení typu elektronické stavědlo. Stavbou bude dále upraveno staniční zabezpečovací zařízení odbočky Jeneček, které bude zřízeno samostatnou stavbou „Modernizace trati Praha - Kladno“. Je tedy nutná koordinace obou staveb, aby byly minimalizovány úpravy zařízení stavby modernizace.

Kromě vnitřní části zařízení budou zřízeny i vnější prvky zabezpečovacího zařízení, tzn. návěstidla, elektromotorické přestavníky a prostředky pro indikaci volnosti kolejových úseků. Pro potřeby připojení těchto prvků bude v celém úseku zřízena kabelizace. Ta bude ve většině úseku vedena v tunelu, kde bude konstrukčně zřízen prostor pro její uložení. Ve volném terénu pak bude uložena do výkopu s hloubkou uložení 50-90 cm dle úložného systému. Kabelizace v tunelu bude realizována kabelizací se zvýšenou odolností proti požáru. S ohledem na délku tunelu větší než 1 km budou před portálem tunelu zřízena hlavní návěstidla s absolutním významem návěsti „Stůj“, tak aby bylo v případě vzniku mimořádné události v tunelu zamezeno vjezdu dalšího vlaku.

### Přístupové komunikace

Přístupové komunikace jsou navrženy za účelem zajištění příjezdu složek IZS k nástupním plochám u portálů tunelů a nouzových výstupů. Komunikace jsou navrženy v kategorii P4,5/30, tj. 3,5 m zpevnění a 2x nezpevněná krajnice 0,5 m.

Příjezd k levému portálu je navržen z ulice 9. května (Jeneček), celková délka nově navržené komunikace je 340 m.

Příjezd k pravému portálu a k nouzovým výstupům je navržen z ulice Cihlářská (Hostivice), celková délka nově navržené komunikace je 3 600 m.

Podélné sklony jsou navrženy max. 9%, při délce do 200m do 12%. Povrch komunikací je navržen zpevněný, z asfaltových hutněných vrstev. Nástupní plochy jsou navrženy rovněž zpevněné, o ploše min. 500 m<sup>2</sup>.

### Stanice

Stanice je navržena jako podzemní dvojkolejná s ostrovním nástupištěm. Výstup na terén je zprostředkován dvěma dvojicemi eskalátorů, dvěma únikovými schodišti a evakuačním výtahem, který spojuje všechna patra stanice. Eskalátory jsou vyvedeny na terén ve dvou úrovních. Jedna dvojice vede do úrovně přízemí, druhá do úrovně patra sousední letištní haly. Mezi přízemím a patrem stanice je ještě další propojení pomocí dvojice eskalátorů a schodiště. Stanice je propojena se sousední halou spojovacím můstkem. Do suterénu stanice jsou vložena 2 technická patra. Odvětrání prostoru stanice je řešeno čtyřmi výdechy vyvedenými nad střechu objektu, nasávání vzduchu je řešeno v úrovni terénu. Konstrukce je navržena jako železobetonová monolitická, fasádní plášť je navržen jako prosklený.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

Po technologické stránce se jedná o zvládnuté procesy včetně odpovídající ochrany životního prostředí. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

#### **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo předloženo variantní řešení. Záměr je tak posuzován jednovariantně.

#### **5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí**

- Dne 12. 9. 2013 obdrželo Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“) oznámení záměru zpracované dle přílohy č. 3 k zákonu (SUDOP Praha a.s., Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., 6/2013; osvědčení odborné způsobilosti č. j.: 10606/ENV/06).
- Dopisem ze dne 18. 9. 2013 rozeslalo MŽP oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne ?? . ?? . 2013 byla zveřejněna informace o oznámení záměru na úřední desce Hlavního města Praha a dne ?? . ?? . 2013 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje.

- Dne 4. 11. 2013 byl vydán závěr zjišťovacího řízení.
- Dne 7. 9. 2015 obdržel příslušný úřad (MŽP ČR) dokumentaci s náležitostmi dle přílohy č. 4 citovaného zákona zpracovanou RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. (osvědčení č.j. 2719/4343/OEP/92/93 s prodloužením autorizace na 5 let rozhodnutím č.j. 112450/ENV/2011).
- Dopisem ze dne 31. 7. 2015 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ?? . ?? . 2015 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce Hlavního města Praha a dne ?? . ?? . 2013 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje.
- K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 15 vyjádření (3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených správních úřadů, 1 vyjádření veřejnosti).
- Dopisem ze dne 7. 10 2015 byl příslušným úřadem zpracováním posudku pověřen Ing. Josef Tomášek, CSc. (doručeno zpracovateli posudku 19. 10. 2015).
- Dne 11. 12. 2015 obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek.
- Dne ?? . ?? . 2015 rozeslal příslušný úřad posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne ?? . ?? . 2015 byla zveřejněna informace o posudku na úřední desce Hlavního města Praha a dne ?? . ?? . 2013 na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje.
- K posudku bylo příslušnému úřadu doručeno celkem ?? vyjádření.
- Dne ?? . ?? . 2016 rozeslal příslušný úřad pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne ?? . ?? . 2015 se v ???? konalo veřejné projednání záměru.

#### Závěry veřejného projednání:

#### **6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta**

- Středočeský kraj
- Hlavní město Praha
- Městská část Praha 6
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje
- Městský úřad Černošice
- KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského
- MŽP odbor ochrany ovzduší
- MŽP odbor ochrany vod

- MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny
- Národní památkový ústav
- p. Josef Jůza

### 7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 15 vyjádření (3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 11 vyjádření dotčených správních úřadů, 1 vyjádření veřejnosti). Připomínky z těchto vyjádření k dokumentaci byly vypořádány v posudku. Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP427 v části Posudek.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto stanoviska.

### 8. Vypořádání vyjádření k posudku

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněnému posudku celkem ?? vyjádření od následujících subjektů:

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuta vyjádření k posudku a komentář zpracovatele posudku (*proloženým písmem*).

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 zákona.

Otisk razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

**Datum zpracování posudku:** 11. 12. 2015

**Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:**

***Zpracovatel posudku:***

Ing. Josef Tomášek, CSc. - držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 69/14/OPV/93 ze dne 18. 2. 1993 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j.: 5834/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011

Středisko odpadů Mníšek s.r.o.

Pražská 900

252 10 Mníšek pod Brdy

IČ: 46349316

DIČ: CZ46349316

tel.: 318 591 770-71, 603 525 045

e-mail: som@sommnisek.cz

***Spolupracovala:***

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/01 Sb. - osvědčení č.j. 7232/876/OPVŽP/99 ze dne 15. 9. 1999 s prodloužením autorizace na 5 let pod č.j. 5046/ENV/11 ze dne 14. 2. 2011)

**Podpis zpracovatele posudku:**



# PŘÍLOHY

## Seznam příloh:

Příloha č. 1 Vyjádření k dokumentaci

Příloha č. 2 Podklady využité pro zpracování posudku

# PŘÍLOHA 1

## Vyjádření k dokumentaci

Na následujících stránkách jsou uvedena tato vyjádření dotčených územních samosprávných celků k dokumentaci:

	ze dne	č.j.
Středočeský kraj	31. 8. 2015	122293/2015/KUSK
Hlavní město Praha	15. 9. 2015	MHMP 1595930/2015
Městská část Praha 6	9. 9. 2015	MČ P6 067692/2015

Na následujících stránkách jsou uvedena tato vyjádření dotčených územních správních úřadů k dokumentaci:

	ze dne	č.j.
Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí	2. 9. 2015	S-MHMP-1397609/2015/1/OCP/VI
Krajský úřad Středočeského kraje	4. 9. 2015	108359/2015/KUSK
Městský úřad Černošice	31. 8. 2015	MUCE 48517/2015 OŽP/L/Vys
KHS Středočeského kraje se sídlem v Praze	13. 8. 2015	KHSSC 37135/2015
Hygienická stanice hlavního města Prahy	19. 8. 2015	HSHMP 36265/2015
Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha	26. 8. 2015	ČIŽP/41/IPP/1315664.002/15/PVZ
Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského	6. 8. 2015	SBS 24335/2015/OBÚ-02/1
MŽP odbor ochrany ovzduší	28. 8. 2015	6623/710/15
MŽP odbor ochrany vod	14. 8. 2015	6623/710/15
MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny	12. 8. 2015	6623/710/15
Národní památkový ústav	27. 8. 2015	NPÚ-310/58415/2015

Na následujících stránkách je uvedeno toto vyjádření veřejnosti k dokumentaci:

	ze dne
p. Josef Jůza	25. 8. 2015

## PŘÍLOHA 2

### Podklady využité pro zpracování posudku

- Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“, Ing. Kateřina Hladká Ph.D., 6/2013
- Vyjádření k oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“
- Závěr zjišťovací řízení k záměru „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění „Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček“, RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červen 2015
- Vyjádření k dokumentaci
- Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“, RNDr. Tomáš Bajer, prosinec 2007
- Stanovisko dle zákona 100/2001 Sb. k záměru Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa, MŽP, leden 2009
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno“, RNDr. Tomáš Bajer, leden 2012
- Stanovisko dle zákona 100/2001 Sb. k záměru Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně II. etapa, žst. Praha - Ruzyně - Kladno, MŽP, leden 2013
- Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, Aktualizace studie proveditelnosti 2015 3. fáze - zpracování připomínek, Příloha A.1 Průvodní a návrhová část, Příloha A.2 Vyhodnocení Příloha B.1 Přehledná situace, Sdružení „METROPROJEKT + SUDOP, Praha -Ruzyně - Kladno, aktualizace“, 4/2015
- Internetové stránky Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- Základní vodohospodářská mapa ČR 1 : 50 000 12-23 Kladno
- PROJEKT PRAGUE AIRPORT TRAIN - manažerské shrnutí
- Usnesení č. 183/15 ze dne 25. 02. 2015 Rady městské části Městské části Praha 6
- Zápis č. 4/2015 z jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve čtvrtek 9. dubna 2015
- Zápis ze 104. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 7. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic

- Fyzická prohlídka lokality záměru
- Informace:
  - oznamovatel - OHL ŽS, a.s., Ing. Michal Růžička
  - zpracovatel dokumentace - RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
- Databáze Střediska odpadů Mníšek s.r.o.
- Platná legislativa
- Obecně dostupné informace