
Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček

**Doplnění přílohy pro prodloužení platnosti
stanoviska podle § 9a odst. 4 zák. č. 100/2001
Sb.**

Zpracovatel: RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA

květen 2025

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK, MBA

- autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽ/97 ze dne 28.4.1998, prodlouženo rozhodnutím č.j. MZP/2021/710/5300 ze dne 4.11.2021)
- odborně způsobilá osoba k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (číslo zápisu v seznamu odborně způsobilých osob 440/2007-OPV)
- autorizovaná osoba ke zpracování hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. 25519/ENV/10 ze dne 23.3.2010 prodloužené rozhodnutím č.j. MZP/2021/610/689 ze dne 19.2.2021)
- absolvent programu Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona č. 114/1992 Sb. (osvědčení VUT Praha, katedra urbanismu a ÚP No-2022-01 ze dne 28.4.2022)

Karla Mareše 26, 779 00 Olomouc; email: jaroslav.bosak@email.cz; tel: 603 584 222

OBSAH

Úvod.....	4
1. INTENZITY DOPRAVY	6
1.1 INTENZITY DOPRAVY PRO STAV PLATNÝ K DATU VYDÁNÍ STANOVISKA EIA BEZ ZÁMĚRU (ROK 2014)	6
1.2 INTENZITY DOPRAVY PRO STAV AKTUÁLNÍ (K DATU PODÁNÍ, POPŘ. K DATU PODÁNÍ DOPLNĚNÍ ŽÁDOSTI O PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA EIA) BEZ ZÁMĚRU	8
1.3 PREDIKOVANÉ INTENZITY DOPRAVY NA TRATI ZÁMĚRU (BEZ ZÁMĚRU/VČETNĚ PŘEDMĚTNÉHO ZÁMĚRU).....	9
2. HLUK	10
2.1 HLUKOVÁ ZÁTĚŽ PRO STAV PLATNÝ K DATU VYDÁNÍ STANOVISKA EIA BEZ ZÁMĚRU (ROK 2014)	10
2.2 HLUKOVÁ ZÁTĚŽ PRO STAV AKTUÁLNÍ (K DATU PODÁNÍ, POPŘ. K DATU PODÁNÍ DOPLNĚNÍ ŽÁDOSTI O PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA EIA) BEZ ZÁMĚRU	12
2.3 PREDIKOVANÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ NA TRATI ZÁMĚRU (BEZ ZÁMĚRU/VČETNĚ PŘEDMĚTNÉHO ZÁMĚRU).....	13
3. KRAJINA A KRAJINNÝ RÁZ	15
4. ZÁVĚR.....	17
SEZNAM VYBRANÝCH PODKLADOVÝCH MATERIÁLŮ	18

Úvod

Předkládaný dokument slouží jako doplnění podkladu pro prodloužení stanoviska podle § 9a ods. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění pro záměr *Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček*. Proces posuzování vlivů na životní prostředí proběhl v následujících krocích:

- Oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., SUDOP Praha a.s. (06/2013). Předloženo na Ministerstvo životního prostředí bylo 12. 9. 2013.
- Zjišťovací řízení provedlo Ministerstvo životního prostředí, závěr zjišťovacího řízení byl vydán v Praze dne 4. 11. 2013 (č.j. 78108/ENV/13). Příslušný úřad dospěl na základě provedeného zjišťovacího řízení k závěru, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.
- Dokumentaci v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. zpracoval RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT (06/2015). Předložena na Ministerstvo životního prostředí byla 9. 7. 2015.
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. zpracoval Ing. Josef Tomášek, CSc., Středisko odpadů Mníšek s.r.o. (12/2015). Předložen na Ministerstvo životního prostředí byl 11. 12. 2015.
- Veřejné projednání dokumentace a posudku se konalo 10. 2. 2016.
- Souhlasné stanovisko vydalo Ministerstvo životního prostředí v Praze dne 20. 1. 2017 (č. j. 21255/ENV/16).
- Žádost o prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí byla na Ministerstvo životního prostředí doručena dne 12. 1. 2024. Ministerstvo životního prostředí vydalo výzvu k předložení doplňujících informací k podané žádosti dne 21. 2. 2024. Lhůta pro doplnění žádosti byla stanovena do 30. 7. 2024.
- Podklad pro prodloužení stanoviska EIA byl doložen 29.7.2024.

Na výzvu Ministerstva životního prostředí ze dne 24.4.2025 je podklad pro prodloužení stanoviska EIA doplněn o následující:

- Intenzity dopravy – doložit porovnání intenzit dopravy pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA bez záměru a pro stav aktuální (k datu podání, popř. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) bez záměru. Dále doplnit a porovnat predikované intenzity dopravy na trati záměru, a to jednak bez záměru a jednak včetně předmětného záměru.
- Hluk – doložit porovnání stavu hlukové zátěže v území pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA bez záměru a pro stav aktuální (k datu podání, popř. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) bez záměru. Dále příp. doplnit predikci akustické situace, a to jednak bez záměru a jednak včetně předmětného záměru.
- Krajina a krajinný ráz – doložit, resp. prosím o potvrzení informace, zda v dotčeném území nedošlo ke změně nebo ke vzniku přírodních parků oproti stavu platnému k datu vydání stanoviska EIA.

1. Intenzity dopravy

1.1 Intenzity dopravy pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA bez záměru (rok 2014)

Podle hlukové studie (2014) zpracované jako příloha dokumentace EIA je v dotčeném prostoru železniční doprava provozována na třech tratích. Největší hustota dopravy je na trati 528 B (Praha-Bubny –) Hostivice – odbočka Jeneček – (Jeneč – Rakovník), číslo tratě v knižním jízdním řádu je 120. Na tratích 529 A Hostivice – odbočka Jeneček – Podlešín a na tratích 520 C Hostivice – odbočka Jeneček – Rudná u Prahy je rozsah dopravy velmi nízký. Označení v knižním jízdním řádu je 121, resp. 122. Konkrétní počty jsou podle GVD 2014 uvedeny v následující tabulce.

Tab. 1 Intenzity dopravy v pracovní dny (rok 2014)

Úsek	Doba	R	Sp	Os	Nákladní
Hostivice – odb. Jeneček (trať 528 B + 520 C + 529 A)	06-22	12	21	32	13
	22-06		1	10	8
celkem		12	22	42	21
Výše uvedený součet se z odbočky Jeneček dále rozděluje podle tratí takto:					
odb. Jeneček – Rudná u Prahy (trať 520 C)	06-22				4
	22-06				4
celkem		0	0	0	8
odb. Jeneček – Jeneč (trať 528 B)	06-22	12	21	32	5
	22-06		1	10	3
celkem		12	22	42	8
odb. Jeneček – Středokluky (trať 529 A)	06-22				4
	22-06				1
celkem		0	0	0	5

Tratě směr Rudná u Prahy a Středokluky jsou bez osobní dopravy. Nákladní doprava sestává z manipulačních vlaků, které obsluhují jednotlivé železniční stanice a nákladíště, z vlaků naložených vápencem z dolu Mořina, prázdných souprav vracejících se zpět k nakládce a nabídkových tras. Občasně ve směru od Prahy-Smíchova do Středokluk jede vlak kapalných

paliv pro letiště. Víkendová doprava má poněkud jinou skladbu. Ve směru Kladno jede méně vlaků, omezená doprava je na zbývajících tratích. Na trati Praha-Smíchov – Hostivice – Podlešín – Slaný se jedná o 2 páry vlaků „Cyklohráček“ a na trati Hostivice – Rudná u Prahy též o 2 páry Os. Nákladní doprava je také nižší.

Tab. 2 Intenzity dopravy v soboty a neděle (rok 2014)

Úsek	Doba	R	Sp	Os	Nákladní
Hostivice – odb. Jeneček (trať 528 B + 520 C + 529 A)	06-22	14	13	40	9
	22-06			9	6
celkem		14	13	49	15
Výše uvedený součet se z odbočky Jeneček dále rozděluje podle tratí takto:					
odb. Jeneček – Rudná u Prahy (trať 520 C)	06-22			4	1
	22-06				3
celkem		0	0	4	4
odb. Jeneček – Jeneč (trať 528 B)	06-22	14	13	32	4
	22-06			9	2
celkem		14	13	41	6
odb. Jeneček – Středokluky (trať 529 A)	06-22			4	4
	22-06				1
celkem		0	0	4	5

Žádná z tratí není elektrifikována, vlaky jezdí v dieselové trakci. Žádný z vlaků nepřesahuje délku 150 metrů. Spoje směr Rudná u Prahy jsou vedeny samotným motorovým vozem řady 810 (délka 14 m), vlaky „Cyklohráček“ směr Slaný jsou v sestavě 812 + 912 s vloženým vozem Btax a posilovým vozem BDtax (délka 60 m).

Nejdelší vlaky nákladní dopravy jsou dlouhé 400 metrů, to se týká vlaků s vápencem z Hostivice do Března u Chomutova a o návrat prázdných vozů zpět. V Hostivici se soupravy dělí a do Rudné u Prahy (a dále do Nučic) se přepravují nadvakrát v poloviční délce max. 200 metrů. Nákladní vlaky mají nejvyšší rychlost 80 km/hod, tu však v dané oblasti většinou nedosahují. Nejvyšší rychlost na trati odb. Jeneček – Rudná u Prahy je 70 km/hod s několika místními omezeními; nejvyšší rychlost na trati odb. Jeneček – Středokluky je 60 km/hod s několika místními omezeními. Rychlost na trati 528 je v oblasti odbočky Jeneček 80 km/hod, vlaky se však v Hostivici rozjíždějí nebo zastavují.

1.2 Intenzity dopravy pro stav aktuální (k datu podání, popř. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) bez záměru

Změna intenzity dopravy oproti předchozímu stavu závisí do značné míry na investičních počínech a záměrech objednatele dopravy. V osobní dopravě je očekávána postupná realizace těchto záměrů, které budou mít významnější vliv na navýšení intenzity dopravy v zájmovém území:

- Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno,
- Novostavba žst. Praha-Letiště Václava Havla,
- Novostavba trati Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla.

Podle aktuálních informací uváděných Správou železnic, s.o. (www.spravazeleznic.cz) je realizace stavby Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno předpokládána v letech 2025-2028, realizace stavby Novostavba žst. Praha-Letiště Václava Havla v letech 2027-2030 a realizace stavby Novostavba trati Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla v letech 2027-2030.

Z výše uvedeného vyplývá, že v současnosti (tj. k datu podání, resp. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) jsou intenzity dopravy srovnatelné s předchozím stavem (rok 2014), neboť prozatím nedošlo k realizaci žádné z plánovaných staveb, které by umožnily významné navýšení intenzity dopravy.

1.3 Predikované intenzity dopravy na trati záměru (bez záměru/včetně předmětného záměru)

Realizací záměrů uvedených v předchozí kapitole včetně vlastního posuzovaného záměru Kolejového napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček dojde ve výhledovém stavu k navýšení intenzity dopravy.

Následující tabulka udává předpokládaný nejvyšší možný rozsah železniční dopravy.

Tab. 3 Uvažovaný výhledový rozsah dopravy (maximální)

Úsek	Doba	R	Sp	Os	Nákladní
Hostivice – odb. Jeneček (trať 528 B + 520 C + 529 A + letiště)	06-22	14	52	235	9
	22-06		2	35	7
celkem všechny tratě		14	54	270	16
Výše uvedený součet se z odbočky Jeneček dále rozděluje podle tratí takto:					
odb. Jeneček – Rudná u Prahy (trať 520 C)	06-22			44	2
	22-06			4	3
celkem		0	0	48	5
odb. Jeneček – Jeneč – Kladno (trať 528 B)	06-22	14	52	58	3
	22-06		2	10	3
celkem		14	54	68	6
odb. Jeneček – Jeneč – Středokluky (trať 529 A)	06-22			17	4
	22-06			3	1
celkem		0	0	20	5
odb. Jeneček – Letiště Praha	06-22			116	-
	22-06			18	-
celkem		0	0	134	0

Maximální výhledový rozsah dopravy je po realizaci výše uvedených projektů včetně posuzovaného záměru pro úsek Hostivice – odb. Jeneček 354 vlaků za den. Bez posuzovaného projektu by byl maximální rozsah dopravy na daném úseku o 134 osobních vlaků nižší, tedy celkem 220 vlaků.

2. Hluk

2.1 Hluková zátěž pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA bez záměru (rok 2014)

Pro zhodnocení akustické situace byly vypočteny ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu na trati Praha – Kladno nad modelem stávajícího území. Ve výpočtových bodech uvedených v tabulce níže byly vypočtené hodnoty porovnány s hygienickými limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb.

Tab. 4 Identifikace výpočtových bodů

Výpočtový bod	Katastrální území	Č. parcely	Č. popisné	Využití
1	Litovice	1335	1607	rodinný dům
2a	Litovice	92	967 (jižní strana)	objekt bydlení (dražní domek – určen k demolici)
2b	Litovice	92	967 (severní strana)	
3	Litovice	321	1029	objekt bydlení
4	Litovice	128	976	objekt bydlení
5	Litovice	374	980	rodinný dům

V době zpracování podkladů pro vydání stanoviska EIA (2014) vyplývala ochrana před hlukem ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravovalo Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb uvažované pro daný záměr byly 60 dB pro denní dobu a 55 dB pro dobu noční v ochranném pásmu dráhy (téměř všechny uvedené objekty – výpočtové body jsou situovány v ochranném pásmu dráhy, kromě bodu 3, který je již za ochranným pásmem dráhy s limitem 55 dB pro den a 50 dB pro noc.).

Tab. 5 Hodnoty akustického tlaku (L) ve výpočtových bodech pro stav v roce 2014

Výpočtový bod	Podlaží	L – den [dB]	L – noc [dB]
1	1	52,6	52,3
	2	53,6	53,0
2a	1	38,6	36,4
2b	1	62,4	60,0
3	1	46,5	44,7
	2	47,0	45,2
4	1	53,8	52,2
	2	56,8	55,2
5	1	54,4	52,9
	2	58,3	56,7

Při pohledu na výše uvedenou tabulku je zřejmé, že se vypočtené hladiny akustického tlaku pohybují většinou pod hygienickým limitem. Výjimkou je drážní domek mezi tratěmi (č.p. 967), který byl v době zpracování akustické studie (2014) zatížen nad limit z jižní strany (bod 2b). Bod č. 4 a 5 překračuje limit, ale pohybuje se v nejistotě výpočtu.

Překročení hygienického limitu v dané lokalitě bude řešeno navrhovanou novou protihlukovou stěnou v rámci stavby „Modernizace trati Praha – Kladno II etapa“. Nová protihluková stěna je navrhována od km 12,821 – 12,955 v délce 134 m a výšce 3,0 m a druhá stěna od km 14,365 – 15,728 v délce 1363 m a výšce 2,5 m. Obě stěny jsou navrhovány s pohltivou úpravou a umístěny vlevo ve směru staničení. Vlastní objekt u výpočtového bodu 2 je však v rámci posuzované stavby určen k demolici.

2.2 Hluková zátěž pro stav aktuální (k datu podání, popř. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) bez záměru

V současnosti (tj. k datu podání, resp. k datu podání doplnění žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA) jsou intenzity dopravy srovnatelné s předchozím stavem (rok 2014), neboť prozatím nedošlo k realizaci žádné z plánovaných staveb, které by umožnily významné navýšení intenzity dopravy.

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro stav z roku 2014 jsou tedy platné i pro stav aktuální.

V červenci roku 2023 došlo k novelizaci NV 272/2011 Sb., kdy došlo ke změně stanovování hygienických limitů. Byla odstraněna tzv. stará hluková zátěž a také rozdílné výše hygienických limitů v/mimo ochranné pásmo dráhy. Pro posuzovaný záměr došlo tedy ke sjednocení hygienických limitů, a to 60,0 dB v denní době a 55,0 dB v noční době. Na závěry hlukové studie nemá toto sjednocení vliv, jelikož většina posuzovaných objektů byla v ochranném pásmu dráhy.

2.3 Predikovaná hluková zátěž na trati záměru (bez záměru/včetně předmětného záměru)

Pro zhodnocení výhledové akustické situace byly vypočteny ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu na trati Praha – Kladno nad modelem stávajícího území, kde kterého byly přidány 2 různě vedené koleje na letiště Václava Havla Praha. Hodnoty v reprezentativních výpočtových bodech jsou uvedeny v tabulce níže.

Tab. 6 Hodnoty akustického tlaku (L) ve výpočtových bodech pro výhledový stav (maximální možný)

Výpočtový bod	Podlaží	PRAK výhled + odbočka na letiště		PRAK výhled		Odbočka na letiště	
		L – den [dB]	L – noc [dB]	L – den [dB]	L – noc [dB]	L – den [dB]	L – noc [dB]
1	1	52,6	51,8	52,3	51,7	0,3	0,1
	2	53,0	52,0	52,5	51,8	0,5	0,2
2a	1	64,0	60,0	63,7	59,8	0,3	0,2
2b	1	57,4	54,4	51,1	50,5	6,3	3,9
3	1	50,8	47,2	49,9	46,4	0,9	0,8
	2	51,3	47,6	50,4	46,8	0,9	0,8
4	1	55,1	51,7	54,0	50,7	1,1	1,0
	2	57,4	54,2	56,2	53,2	1,2	1,0
5	1	56,7	53,5	55,1	52,1	1,6	1,4
	2	59,4	56,2	57,8	54,9	1,6	1,3

pozn.: PRAK – výhledová doprava na Kladno

Objekt 2a/2b bude v rámci posuzované stavby demolován.

Po novelizaci NV 272/2011 Sb. v roce 2023 platí pro posuzovaný záměr následující hygienické limity: 60,0 dB v denní době a 55,0 dB v noční době.

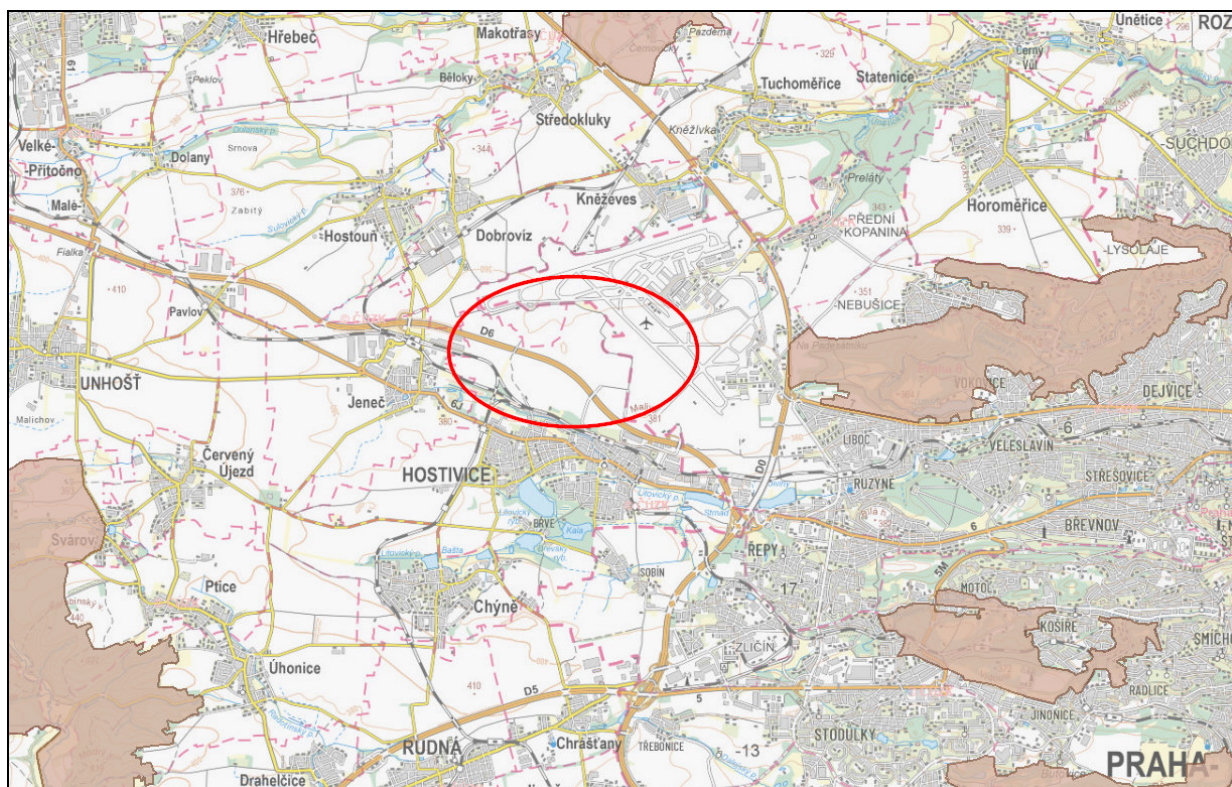
Drážní domek mezi tratěmi (č.p. 967), který je aktuálně zatížen nad limit z jižní strany (bod 2b), bude po realizaci tratě Praha – Kladno přes limit zatížen ze severní strany (bod 2a). Tento bod však bude v rámci stavby demolován. Ostatní objekty, jižně od stávající trati na Kladno budou po odklonění trati na Kladno méně zatíženy hlukem než dnes a vyhoví hygienickému limitu bez opatření.

Z tabulky je patrné, že dopravou na letiště dojde k nárůstu hlukové zátěže v prostoru Jenečku i Hostivic. 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“. Z výše uvedeného také vyplývá, že počty vlaků na letiště ovlivní akustickou situaci v řešené lokalitě v intervalu cca 0,5 – 1,5 dB.

3. Krajina a krajinný ráz

Podle údajů uvedených na portálu AOPK ČR Územní ochrana (data pocházejí od jednotlivých krajských úřadů ČR a jsou aktuální k 1. 11. 2022) se v místě záměru nenachází žádný národní park. Nejbližší přírodní park je Šárka – Lysolaje, který se nachází ve vzdálenosti 2 km východně od záměru.

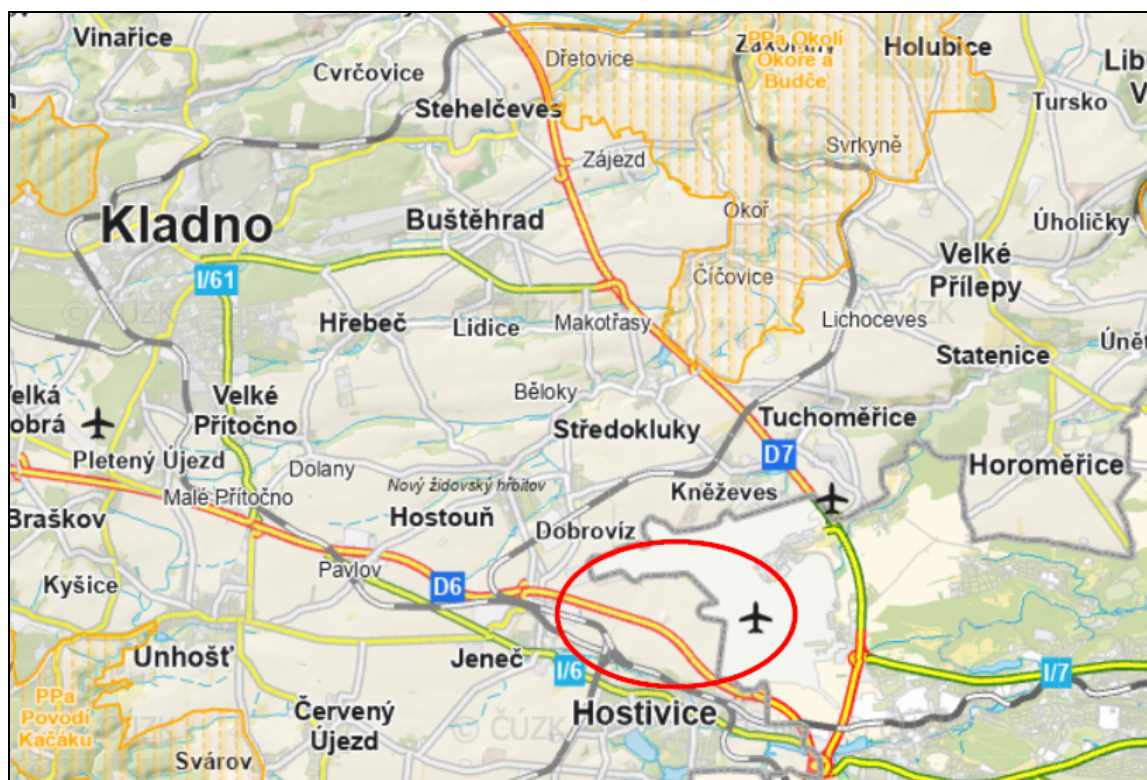


Obr. 1 Lokalizace záměru (červeně) vůči poloze vyhlášených přírodních parků (hnědě) (zdroj: AOPK ČR).

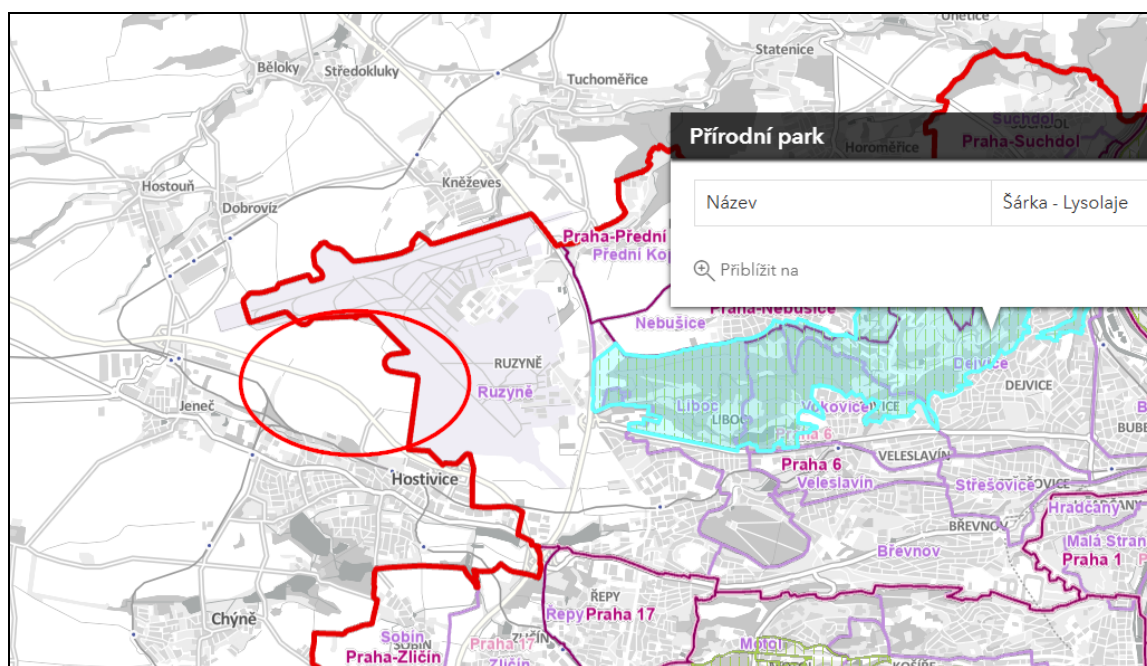
Také podle aktuálních informací na mapovém portále Středočeského kraje a portále životního prostředí Hlavního města Prahy se v místě záměru žádný stávající ani nový přírodní park nenachází (viz obr. níže).

Kolejové napojení Letiště Václava Havla do odbočky Jeneček

Doplnění přílohy pro prodloužení platnosti stanoviska podle § 9a odst. 4 zák. č. 100/2001 Sb.



Obr. 2 Lokalizace záměru (červeně) vůči poloze vyhlášených přírodních parků ve Středočeském kraji (zdroj: gis.kr-stredocesky.cz).



Obr. 3 Lokalizace záměru (červená elipsa) vůči poloze vyhlášených přírodních parků na území Hlavního města Prahy (zroj: app.iprpraha.cz).

4. Závěr

V předkládaném dokumentu je předloženo porovnání intenzity dopravy a hlukové zátěže pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA (bez záměru), pro stav aktuální (bez záměru) a pro stav výhledový (bez záměru/včetně předmětného záměru).

Lze konstatovat, že intenzita dopravy a hluková zátěž pro stav platný k datu vydání stanoviska EIA (bez záměru) a pro stav aktuální (bez záměru) je srovnatelná. V zájmovém území prozatím nebyly realizovány stavební záměry, které by významně ovlivnily nárůst intenzity dopravy a v návaznosti na to i hlukové zátěže. Jedná se o tyto záměry:

- Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno,
- Novostavba žst. Praha-Letiště Václava Havla,
- Novostavba trati Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla,
- Kolejové napojení Letiště Václav Havla do odbočky Jeneček (posuzovaný záměr).

Realizací těchto záměrů dojde ve výhledovém stavu k navýšení intenzity dopravy. U spěšných vlaků až o 32 vlaků a u osobních vlaků až o 228 vlaků. Jedná se však o maximální možné počty vlaků, v reálném provozu bude pravděpodobně intenzita dopravy nižší.

Z hlediska hlukové situace byla nadlimitní zátěž v současnosti (i v době vydání stanoviska EIA) identifikována u jednoho výpočtového bodu, kterým je drážní domek (nyní využíván k bydlení) v k. ú. Litovice (č. p. 92, č. popisné 967). Po realizaci tratě Praha – Kladno bude tento objekt zatížen i nadále přes limit. V rámci posuzovaného záměru je však tento domek určen k demolici. Ostatní objekty, jižně od stávající trati na Kladno budou po odklonění trati na Kladno méně zatíženy hlukem než dnes a vyhoví hygienickému limitu bez opatření.

Realizací odbočky na letiště dojde k nárůstu hlukové zátěže v prostoru Jenečku i Hostivic. Překročení hygienických limitů v dané lokalitě se zde však pohybuje v nejistotě výpočtu a bude řešeno navrhovanou novou protihlukovou stěnou v rámci stavby „Modernizace trati Praha – Kladno II etapa“. Počty vlaků na letiště ovlivní akustickou situaci v řešené lokalitě v intervalu cca 0,5 – 1,5 dB.

V místě záměru se nenachází žádný stávající ani nový přírodní park.

Seznam vybraných podkladových materiálů

Podkladová dokumentace

- ECO-ENVI-CONSULT (2015). Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění. Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha do odbočky Jeneček.

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- MŽP (2018). Sdělení Ministerstva životního prostředí k platnosti stanovisek k posouzení vlivů provedení záměrů na životní prostředí (dále jen „stanoviska EIA“) podle 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, a k obsahu žádostí o prodloužení platnosti stanovisek EIA.
- aktuálně platné zákony a jiné právní normy

Internetové zdroje

- <https://aopkcr.maps.arcgis.com> (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR)
- https://gis.kr-stredocesky.cz/js/ozp_opk/ (Mapový portál Středočeského kraje – ochrana přírody a krajiny)
- [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=ochrana_prirody_a_krajiny](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=ochrana_prirody_a_krajiny) (Atlas životního prostředí IPR hlavního města Prahy)