

V Praze dne 16. 3. 2015  
Č.j.: 9/500/15, 91248/ENV/14

## **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ**

**podle § 7 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**

### **Identifikační údaje:**

**Název:** Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba

**Charakter záměru:** Posuzovaným záměrem je zvýšení kapacity železniční trati mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice. Tohoto cíle bude dosaženo novou dvoukolejnou částí trati s mimoúrovňovým vykřížením s tratí Praha-Kolín. Ve stanici Praha-Libeň nová dvoukolejná trať navazuje na stávající nákladovou skupinu a před malešickým tunelem se zapojuje do stávající jednokolejné trati Praha-Libeň - Praha-Malešice.

**Kapacita (rozsah) záměru:** délka stavby (novostavba a úpravy): 4,030 km  
z toho délka novostavby: 1,997 km  
traťová rychlost: max. 60 (70) km/h

**Umístění:** kraj: Hlavní město Praha  
obec: Praha - městská část Praha 9, městská část Praha 10  
kat. území: Libeň, Vysočany, Hloubětín, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice

**Zahájení:** září 2018

**Ukončení:** září 2020

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

Záměr „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba**“ naplňuje dikci bodu 9.1 „*Novostavby železničních drah delší než 1 km*“, kategorie I, přílohy č. 1 k citovanému zákonu. Záměr má významný vliv na životní prostředí a proto bude posuzován dle cit. zákona. Dle § 7 cit. zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda může předložené oznámení s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu nahradit dokumentaci, případně upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že **předložené oznámení se nepovažuje za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen dokumentaci). Dokumentaci dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu je nutné dopracovat** především s důrazem na následující oblasti:

- ***Ochrana přírody a krajiny*** - zpracovat přírodovědný průzkum podle náležitostí uvedených v metodickém návodu upřesňujícím postup provádění biologického hodnocení a jeho obsah ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, zaměřený na ohrožené druhy živočichů, zejména skokanů, slepýše křehkého, ledňáčka říčního, volavky šedé, slavíka obecného, průzkum provést nejen v místě záměru, ale i v oblasti hlavní příjezdové cesty případného staveniště; navrhnout eliminační a kompenzační opatření - mimo jiné vyhodnotit možnost ochrany obojživelníků před vstupem do kolejí během migrace, u biokoridorů, i nefunkčních, zajistit prostupnost pro migrující živočichy, upřesnit lokalitu rozmnožování ropuchy obecné a migrační trasy k místu rozmnožování v rámci lokality Hořejšího rybníka; zpracovat dendrologický posudek s přesným zakreslením dřevin, které budou káceny na břehu Hořejšího rybníka; minimalizovat rozsah kácení dřevin lesních i mimolesních na nezbytně nutnou míru, případně navrhnout náhradní výsadbu a zpracovat projekt sadových úprav včetně zajištění následné péče; doplnit detailnější situaci záměru z Přílohy č. 1 oznámení s přesným zakreslením „dočasné konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu“, která bude umístěna do Hořejšího rybníka, doplnit informace, na jak dlouho bude tato konstrukce umístěna; podrobněji vyhodnotit vliv stavby, především nestandardně vysokého mostu na krajinný ráz území přírodního parku Smetanka a okolí Hořejšího rybníka; vyhodnotit možné znečištění toku Rokytky v průběhu stavby, případně zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby a návrh preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi.
- ***Ochrana veřejného zdraví*** - zpracovat hlukovou studii s nezávislým měřením hluku, zohlednit, že se zvýšením železniční tratě nad okolní krajinu dojde k většímu šíření hluku a zahrnout hlukovou zátěž z železniční dopravy na koridoru Praha-Kolín-Česká Třebová, popřípadě zdůvodnit, že nové měření hluku není nutné; vyhodnotit, zda jsou navrhovaná protihluková opatření dostatečná (zda navržené protihlukové clony výšky 2,5 m potřebným způsobem omezí úroveň nepříznivých účinků hluku), v kritických úsecích (např. směrem k Hořejšímu rybníku, resp. k bytovému komplexu Kejřův park) zvážit vhodnou kapotáž traťového profilu, zejména při křižování vlaků kontejnerové dopravy; posoudit, zda dojde vlivem realizace stavby k vyššímu zatížení rozřazovacího nádraží v Praze-Libni (zejména v noční době); doplnit kapitolu D.IV. oznámení o návrh opatření pro minimalizaci negativního vlivu azbestu z přirozeného výskytu v kamenivu, které bude použito na stavbu; uvést reálný počet nákladních automobilů a předpokládaný objem materiálu přepravovaného jednotlivými přístupovými cestami v době realizace záměru.
- ***Doprava*** - vzhledem k dopadům staveništní dopravy na provoz na pozemních komunikacích je třeba, aby stavba byla zásobována zejména prostřednictvím železnice, silniční dopravu redukovat pouze na betonáž; pro zmírnění negativních dopadů

staveništní dopravy na obyvatele v maximální míře využít trasu Českobrodská -  
- Za mosty (neobydlená část) - most - panelová cesta - stavba; staveništní dopravu minimalizovat v oblasti komunikací U harfy a Čerpadlová; doložit původ údajů o stávající a předpokládané intenzitě železniční dopravy na modernizované trati posuzovaného úseku.

- **Stavba** - vysvětlit důvod realizace projektu, zejména důvod rozšíření tratě, objasnit, jakým způsobem se urychlí doprava, když se trojkolejná trať po cca 1 000 m opět spojí do jedné koleje vedené tunelem pod Českobrodskou ulicí a kdy se podle údajů v oznámení záměru příliš nezvýší počet nákladních souprav; vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu s hodnocením případných variant včetně nulové; doplnit výškové kóty celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí, doplnit podélný řez tratí; zpracovat nové vizualizace záměru a přidat bližší pohled u obytných domů v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou); prověřit i jiné varianty realizace záměru s přihlédnutím k obdrženým návrhům, popřípadě zdůvodnit, proč další varianty nejsou možné; ujasnit, zda budou zřízena nástupiště pro cestující v železniční stanici Praha-Malešice; vyřešit problém obyvatel Mandloňové ulice s přístupem k jejich obydlím během výstavby.
- ***Dále je potřeba v dokumentaci zohlednit a vypořádat všechny požadavky na doplnění, připomínky a podmínky, které jsou uvedeny v došlých vyjádřeních.***

### **Odůvodnění:**

Príslušný úřad obdržel relevantní odůvodněné připomínky a požadavky na dopracování dokumentace, na jejichž základě lze konstatovat, že v předloženém oznámení nejsou dostatečně vyhodnoceny oblasti dle výše uvedených bodů.

Připomínky ve vyjádřeních, která příslušný úřad obdržel, se týkají zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany veřejného zdraví, dopravy a samotné stavby. K těmto připomínkám bylo přihlíženo. Příslušný úřad přihlížel i k vyjádřením, která obdržel po zákonem stanovené lhůtě. Na základě zhodnocení připomínek je vydán závěr zjišťovacího řízení.

Ke zveřejněnému oznámení se během zjišťovacího řízení vyjádřili:

- Hlavní město Praha
- Městská část Praha 9
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor životního prostředí
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravních agend
- Hygienická stanice hl.m.Prahy
- Česká inspekce životního prostředí - Oblastní inspektorát Praha
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší,  
odbor ochrany vod,  
odbor odpadů,
- Spolky - Hrdlořezská zvonička o.s., Občanské sdružení Kolonie
- Společenství vlastníků - Společenství pro dům Kejrův Park 1, Praha 9;  
Společenství vlastníků Nademlejnská 1086, 1087 a 1088, Praha 9
- Veřejnost - obyvatelé městské části Praha 9 - ulice Pod Hloubětínskou zastávkou,  
Mezitřaťová, Jívová, Mandloňová

Dopracování dokumentace požaduje Městská část Praha 9, Magistrát hlavního města Prahy - odbor životního prostředí, Hygienická stanice hl. m. Prahy, spolek Hrdlořezská

zvonička o.s., Občanské sdružení Kolonie, Společenství pro dům Kejřův Park 1, Praha 9, Společenství vlastníků Nademlejnská 1086, 1087 a 1088, Praha 9, a veřejnost.

**Městská část Praha 9** uvádí, že záměr během stavby neúměrně zatíží příjezdové cesty včetně okolních nemovitostí otřesy, prachem, hlukem i bezpečností. Vlastní provoz pak zvedne intenzitu hluku a množství prachu a to nejen na nádraží Libeň, kde už jsou dnes přesahovány povolené limity. Jedná se proto o stavbu, která je v těchto místech zcela nevhodná. České dráhy by měly problém s nákladní dopravou řešit jinak a rozřazovací koleje z nádraží Libeň spíš odstranit než rozšiřovat.

Z hlediska staveništní dopravy se obává dopadů na provoz na pozemních komunikacích, je tedy třeba, aby stavba byla zásobována zejména prostřednictvím železnice. Dokumentace předpokládá poměr železniční / silniční dopravy 60% / 40% s tím, že u silniční dopravy půjde o zemní práce a dodávku betonové směsi, u železniční pak o zemní práce a násypy. Tento poměr bude pro pozemní komunikace neúnosný a silniční dopravu bude třeba redukovat pouze na betonáž. Aby byly redukovány negativní dopady na obyvatele, trvá na maximální míře využití trasy Českobrodská - Za mosty (neobydlená část) - most - panelová cesta - stavba. Využití ulice Pokorného připouští pro nadměrný náklad a to obousměrně. Do oblasti podchodu mezi ulicemi U Elektry a Mezitraťová je uvažován příjezd ulicí U Elektry. Užití této komunikace staveništní dopravou bude možné pouze v únosném množství a za podmínky striktního dodržení čištění vozidel před výjezdem ze stavby a zabezpečení nákladu proti spadu na komunikaci. V křižovatce ulic U Elektry a Poděbradská je nutno staveništní dopravu koordinovat z hlediska kapacity křižovatky. Užití komunikací U harfy a Čerpadlová, kdy obě ulice jsou poměrně těsně sevřeny zástavbou, je pro staveništní dopravu nevhodné. Staveništní dopravu po pozemních komunikacích je tedy v této lokalitě potřeba minimalizovat. Po dobu stavby je třeba zajistit funkčnost podchodu pod tratí mezi ulicemi U Elektry a Mezitraťová, dále provoz na komunikaci Za mosty (přemostěna) a na křížení ulice Mezitraťová, NN2951 a začátku cyklostezky A43 u Hořejšího rybníka (přemostění). V dokumentaci uvažované přepažení ulice Za mosty a její zobousměrnění po celou dobu trvání stavby je neakceptovatelné. Pokud bude nutné zamezení průjezdu touto ulicí, pak je přípustné pouze v řádu dnů, max. týdnů a to při zřízení výhyben pro zajištění míjení protijedoucích vozidel. Uvažované uzavření cyklostezky A43 u Hořejšího rybníka při manipulaci s ocelovými konstrukcemi mostu je nežádoucí. Pokud nebude jiná možnost, je třeba omezení směřovat mimo cyklistickou sezonu, časově jej minimalizovat v řádu dnů a avizovat na vhodných místech.

Z hlediska zeleně se negativní vlivy projeví především během výstavby. Trasa výstavby a rekonstrukce se změnit nedá, měl by se ale minimalizovat její vliv - minimalizovat rozsah kácení dřevin lesních i mimolesních na nezbytně nutnou míru, za kácené dřeviny provést náhradní výsadbu dle projektu sadových úprav včetně zajištění následné péče, u biokoridorů, a to i nefunkčních (navržených), zajistit prostupnost pro migrující živočichy.

Z hlediska územního plánu uvádí, že nelze akceptovat záměr, kdy nákladní doprava bude vedena přes ŽST Praha Libeň - ŽST Malešice na rozhraní obytné a průmyslové části města bez výrazných opatření směřujících k omezení vlivu záměru na dotčené území. Má za to, že nákladní železniční doprava nepatří do intravilánu města, železniční nákladní radiály by měly být směřovány mimo město. Údaje o stávající a předpokládané intenzitě mezinárodní železniční dopravy na modernizované trati posuzovaného úseku nejsou zásadním způsobem relevantně doloženy.

Z hlediska hluku je zřejmé, že pokud jsou dnes překračovány stávající hlukové limity bez zahrnutí záměru, je jeho negativní hlukový přínos pro obytnou část Prahy 9 mezi staničením 1,300 až 2,249 km neakceptovatelný. Tato lokalita je dlouhodobě Městskou částí Praha 9 připravována pro obytnou zástavbu. Lokálně navržené protihlukové clony výšky 2,5 m nemohou potřebným způsobem omezit úroveň nepříznivých účinků hluku, kdy dochází k výraznému zdvihu nivelety. V těchto kritických úsecích je nutné zvážit vhodnou kapotáž

traťového profilu, zejména při křižování vlaků kontejnerové dopravy. Nelze předjímat tempo modernizace zahraničního vozového parku při snížení hlučnosti brzdění. Měření hluku nezahrnuje hlukovou zátěž z železniční dopravy na koridoru Praha-Kolín-Česká Třebová.

### **Magistrát hlavního města Prahy - odbor životního prostředí**

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (dále „ZPF“) uvádí, že záměr vyvolá zábor ZPF, oznámení EIA je dostatečné.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství konstatuje, že posuzovaný záměr bude situován především na tělese dráhy a navazujících drážních pozemcích, jeho část se však nachází i ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a vyžádá si trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) cca 3 617 m<sup>2</sup> a dočasný zábor PUPFL cca 8 436 m<sup>2</sup>. V dokumentaci pro územní řízení požaduje specifikovat druhy a výměry záborů pro konkrétní lesní pozemky.

Z hlediska nakládání s odpady má připomínky k Příloze č. 5 - Odpadové hospodářství. V odstavci B.5.4. v tabulce produkováných odpadů doporučuje uvést název odpadu podle vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů. V odstavci B.5.4.c. se jedná o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, dále je třeba aktualizovat celý následující text v souladu s platnou legislativou.

Z hlediska ochrany ovzduší se jedná o stavbu, která bude mít jen zcela minimální vliv na kvalitu ovzduší. Dle předloženého oznámení budou hlavními zdroji znečištění ovzduší jednotlivá zařízení stavenišť, pojezdy nákladních automobilů a stavebních strojů a dočasná deponie výkopového a stavebního materiálu v době výstavby. Imisní příspěvky stavby nepovedou k překročení imisních limitů v dané oblasti. Správní orgán ochrany ovzduší považuje předložené oznámení za dostatečné.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny požaduje oznámení doplnit o následující podklady: 1. přírodovědný průzkum podle náležitostí uvedených v metodickém návodu upřesňujícím postup provádění biologického hodnocení a jeho obsah ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny; 2. dendrologický posudek s přesným zakreslením dřevin, které budou káceny na břehu Hořejšího rybníka; 3. detailnější situaci záměru z Přílohy č. 1 oznámení s přesným zakreslením „dočasné konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu“, která bude umístěna do Hořejšího rybníka; 4. doplnění informace, na jak dlouho bude umístěna „dočasná konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu“.

Z hlediska myslivosti nemá k předloženému záměru připomínky.

Z hlediska ochrany vod upozorňuje, že při provádění stavby je nutné dodržet doporučení ze závěru průzkumu kontaminace „Posouzení míry znečištění zemin pražcového podloží, Praha Libeň - Malešice, I. stavba, průzkum“, který zpracovala v březnu 2014 společnost GeoTec - GS, a.s., při provádění stavby je nutné dodržet doporučení uvedená v závěru hydrogeologického posudku „Hydrogeologické posouzení vlivů plánované modernizace železniční trati na režim a jakost podzemních vod“ zpracovaného v září 2014, odpovědný řešitel RNDr. Ivan Koroš, pro provádění úseků stavby, které zasahují nebo se dotýkají podzemních a povrchových vod (Rokytky, Hořejší rybník - zakládání mostů), je nutné zpracovat plán opatření pro případ havárie dle ust. § 39 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., a předložit jej ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu, havarijní plán bude svou strukturou a obsahem splňovat požadavky vyhl. č. 450/2005 Sb., součástí havarijního plánu musí být navržená opatření při provádění stavby, která zabrání nebo minimalizují možnost kontaminace povrchových nebo podzemních vod. K předloženému záměru nemá zásadní připomínky.

### **Hygienická stanice hl. m. Prahy**

Z hlediska hluku konstatuje, že z hlukové studie vyplývá, že po realizaci navržených protihlukových stěn by měly být ve všech bodech dodrženy hygienické limity, nicméně v některých případech nejsou vypočtené hodnoty o mnoho nižší než hodnoty příslušných hygienických limitů hluku. Z předloženého záměru není zřejmé, jaký vliv bude mít realizace stavby na stávající rozřazovací nádraží Praha – Libeň, zda nová stavba umožní navýšení kapacity stávajícího provozu (stacionárního zdroje hluku), nebo zda nebude mít na provoz

rozřazovacího nádraží žádný vliv. Dojde-li vlivem realizace stavby k vyššímu zatížení rozřazovacího nádraží v Praze-Libni, zejména v noční době, je nutné posoudit záměr i v tomto kontextu a předložené oznámení dopracovat. Nebude-li mít stavba na kapacitní využití rozřazovacího nádraží vliv, pak je, v případě realizace protihlukových stěn, z hlediska zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví na základě ustanovení zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, v platném znění, záměr akceptovatelný a oznámení může nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Z hlediska vlivu na veřejné zdraví uvádí, že ve studii Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví jsou hodnoceny především hluk a vibrace z provozu záměru. Ze studie vyplývá, že po realizaci záměru dojde z hlediska vlivu hluku na veřejné zdraví ke zlepšení situace v porovnání se současným stavem. Změny v hlukové situaci jsou akceptovatelné.

Závěrem požaduje doplnit kapitolu D.IV. oznámení o návrh opatření pro minimalizaci negativního vlivu azbestu (z přirozeného výskytu v kamenivu, které bude použito na stavbu). Musí být doložen původ materiálu a také, že použitý materiál není zdrojem případné kontaminace prostředí.

**Spolek Hrdlořežská zvonička o.s.** uvádí následující připomínky:

- Jaký je důvod k realizaci tak rozsáhlého projektu?

Z oznámení není zřejmé, co je hlavním důvodem realizace projektu. V oznámení záměru je uvedeno, že předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Podle oznámení dojde k významnému navýšení osobní dopravy, nákladní doprava vzroste nepatrně. Oproti roku 2000 by měl počet vlaků narůst pouze o 10 nákladních souprav denně, tady jistě není důvod k přidání koleje. Během dne projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav, z údajů vyplývá, že rozšířeným úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. Trojkolejná trať se po cca 1 000 m opět spojí do jedné koleje, vedené tunelem pod Českobrodskou. K čemu tedy rozšíření v lokalitě Hrdlořezy bude? V hlukové studii je uvedeno: „Nové křížení povede po samostatném kolejovém tělese, které bude ze stávajícího kolejiště postupně stoupat a bude křížit mimoúrovňově trať Libeň-Běchovice a následně bude napojeno do stávajícího železničního tělesa v odbočce Hrdlořezy ve směru do žel. stanice Malešice v km 2.806.“ Výsledkem bude brzdění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hlučnost.

- Přírodní park

Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Stavba svou výškou významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku. Při realizaci bude odstraněno cca 350 - 450 ks stromů a cca 1800 - 2000 m<sup>2</sup> keřů. Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby. Zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích je stále více využíváno k rekreaci obyvatel. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno. Magistrát hlavního města Prahy se snaží upravit území tak, aby co nejvíce vyhovovalo rekreačním účelům a zachovalo si svůj přírodní ráz. Velkou investici vložil magistrát do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Stavba mostu vysokého více než 16 m je zcela proti dosavadní koncepci Havního města Prahy i Městské části Praha 9.

- Zatížení území starých Hrdlořez během stavebních prací

Lokalita starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžována hlukem a stavebním ruchem. Nyní je plánován další zásah do daného území, stavební práce budou velmi náročné a jistě potrvají více než jeden rok. Oblast bude zatížena dopravní obsluhou stavby nejen z hlediska hluku, ale i výfukových plynů.

- Nedostatky v oznámení

V oznámení schází informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Vizualizace v Příloze č. 7 - Architektonická studie jsou zavádějící. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající.

- **Nedostatky hlukové studie**

Argumentace v hlukové studii je zavádějící. Nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zůstává v původním stavu, tudíž nejhlučnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit. V hlukové studii je uvedeno, že dalším pozitivem vedoucím ke snížení hluku je výhledové použití nových vlakových souprav s kotoučovými brzdami, oproti stávajícím špalkovým brzdám. Tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit. Oznámení uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla hluková studie sestavena na základě těchto údajů, bylo počítáno s navýšením osobní dopravy. Ta je ovšem řádově tišší než doprava nákladní. Pokud bude ve skutečnosti následně navýšena doprava nákladní, budou hodnoty hluku jistě vyšší.

- **Návrh na jiný způsob realizace**

Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Proč nemohou jet koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit koleje směr Běchovice? Proč se nerealizuje šetrnější varianta vedení trati tunelem?

Z výše uvedených důvodů považuje občanské sdružení navržené řešení za nevhodné a nesouhlasí s ním. Doporučuje je znovu přezkoumat a pokusit se je upravit podle jejich námitek.

**Občanské sdružení Kolonie** spatřuje zejména následující problémy:

neopodstatněný zásah do biotopu v blízkosti CHKO; ohrožení vzácných druhů živočichů nevyjmenovaných ve studii pro EIA; nevyužití stávající infrastruktury - není popsána a zhodnocena varianta rekonstrukce stávajícího přemostění; zhoršení současného stavu zatížení životního prostředí; neúměrné zatížení okolí po dobu stavby - nedostatečná dopravní infrastruktura; neřešené odhlučnění nové stavby s násobně vyšší přepravní kapacitou - neexistence protihlukových bariér; nekoncepční stavební záměr bez jasných a zřejmých přínosů - propustnost trati bude vyšší, ale stále omezena navazující stavbou; neřešené odvodnění stavby s možným dopadem na zvýšení zátěže životního prostředí v biotopu Rokytka; nevyřešené majetkové vztahy ke všem nemovitostem, které budou dotčeny stavbou.

Požaduje vypracování potřebných odborných studií - detailní přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením, s návrhem na eliminační a kompenzační opatření. Dále pak požaduje vypracování studie ekonomických přínosů stavby pro dopravní infrastrukturu (s hodnocením všech variant včetně nulové), vypracování hlukové studie s vyhodnocením dopadu na okolí při využití stávajících dopravních prostředků (trať může být odhlučněna, ale samotné vlaky budou nadále stejně hlučné).

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat zejména z pohledu naprosté nekoncepčnosti záměru, který v takto izolované variantě provedení nemá prakticky žádné přínosy a generuje pouze negativní dopad na okolí.

**Společenství pro dům Kejšův Park 1, Praha 9** ve svém vyjádření uvádí:

1. **Životní prostředí**

Modernizace traťového úseku je plánována na území přírodního parku Smetanka a významně naruší ráz dotčeného území. Navrhované přemostění vzhledem ke své výšce vytvoří hlavní krajinnou dominantu v okolí a významně ovlivní krajinný ráz přírodního parku Smetanka. Přemostění se stane uměle vybudovanou bariérou oblasti určené k rekreaci na

rozmezí katastrálních území Hloubětín a Hrdlořezy. Modernizace traťového úseku zasáhne přímo střed území, které v současné době prochází náročnou revitalizací, a veškeré provedené i plánované revitalizační práce tak přijdou vniveč. Tok Rokytky je významným zeleným koridorem, který je využíván mnoha obyvateli Prahy. Přemostění by bylo dalším z mnoha zásahů, které narušují tento koridor. Při samotné realizaci stavby bude odstraněno významné množství stromů a keřů, což zcela jistě bude mít negativní vliv na biodiverzitu dané oblasti.

## 2. Zatížení území během stavebních prací

V průběhu realizace modernizace traťového úseku dojde ke zhoršení kvality ovzduší z důvodů výfukových plynů, prašnosti a ke zvýšení hluku v dané oblasti. Tato oblast je přitom ze všech stran sevřena páteřními silnicemi (Poděbradská, Průmyslová, Českobrodská) a je tak již zatížena provozem na těchto komunikacích.

## 3. Odůvodněnost projektu

Hlavním důvodem je zvýšení kapacity trati v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice pro nákladní dopravu. Přemostěním vznikne v tomto úseku nová dvoukolejná trať. Přitom původní jednokolejná trať vedoucí po železném mostě zůstává zachována. Toto zdůvodnění projektu je nelogické, když rozšířený úsek končí na jednokolejně trati v malešickém tunelu, která tak bude omezujícím faktorem pro průjezdnost v úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice.

## 4. Zvýšení hluku

Přestože hluková studie uvádí, že dojde ke snížení hlučnosti z provozu železniční dopravy, domnívají se, že dojde ke zvýšení hlučnosti. Provoz na předemětných tratích se zvýší se současným zvýšením železniční tratě nad okolní krajinu, čímž dojde k většímu šíření hluku, který nebude snižován přírodními krajinnými prvky. V záměru nejsou dostatečně řešeny protihlukové zábrany např. směrem k Hořejšímu rybníku, resp. k bytovému komplexu Kejrův park.

## 5. Jiný způsob realizace

Záměr neřeší jiné varianty rozšíření předemětného traťového úseku. Pokud skutečně je potřeba rozšíření tohoto úseku, pak zvýšení kapacity musí být realizováno takovým způsobem, aby zásah do předemětného území byl co nejmenší. Alternativním řešením modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice by bylo rozšíření stávající jednokolejné trati na dvojkolejnou s rekonstrukcí stávajícího železného mostu a modernizací železničního spodku i svršku. Současně by se jednalo i o variantu podstatně levnější.

Navržená řešení by měla respektovat krajinný ráz a nevytvářet dominantní předimenzované stavby. Z těchto důvodů považuje společenství navržené řešení za nevhodné a doporučuje jej přezkoumat, resp. najít takovou alternativu modernizace tratě, která by respektovala jejich připomínky.

**Společenství vlastníků Nademlejská 1086, 1087 a 1088, Praha 9** uvádí, že mezi zdůvodněním potřeby záměru a zvýšením počtu skutečně realizované nákladní dopravy je zřejmý nesoulad. Z oznámení záměru plyne, že oproti roku 2000 se zvýší počet nákladních souprav o 12 (10 dne, 2 v noci). Tento v podstatě nepatrný nárůst nákladní železniční dopravy na předemětném úseku lze jistě zvládnout bez problémů po jedné koleji. Není tedy třeba počet kolejí rozšiřovat. Trojkolejná trať nemá být zavedená po celé délce. Po asi 1 km se má opět spojit do jedné koleje, která vede tunelem pod Českobrodskou ulicí. Ze záměru není žádným způsobem zřejmé, jakým způsobem má dojít v rámci rozšíření k urychlení dopravy, resp. co by se vlastně tímto rozšířením mělo změnit.

Výstavba nestandardně vysokého mostu na území přírodního parku Smetanka spolu s přesmykem u Hořejšího rybníka zásadním způsobem ovlivní krajinný ráz kolem Hořejšího rybníka. Při realizaci by mělo být odstraněno až 450 ks stromů a cca 1800 - 2000 m<sup>2</sup> keřů. Okolí Hořejšího rybníka je dnes díky přilehlé bytové zástavbě hojně využíváno občany k procházkám, přičemž se v oblasti Hloubětína jedná o poslední takto, co do zeleně, zachovalé místo. Nadto již byly vynaloženy značné prostředky na rekultivaci Hořejšího rybníka a jeho okolí, stejně tak jako se Magistrát hlavního města Prahy snaží upravit území



na březích Rokytky, koryto Rokytky bylo revitalizováno, byly vytvořeny meandry, apod. Stavba mostu a vytvoření přesmyku na břehu Hořejšího rybníka tak proti těmto záměrům stojí ve zřejmém rozporu.

Lokalita starých Hrdlořez a lokalita kolem Hořejšího rybníka je během posledních let opakovaně zatěžována hlukem ze stavebního ruchu. Akce týkající se rekultivace Hořejšího rybníka a revitalizace Rokytky přinesly občanům nepochybně změny k lepšímu. Nyní se plánuje další zásah do daného území, který občanům v okolí Hořejšího rybníka žádné pozitivum nepřinese. Stavební práce budou velmi náročné a jistě potrvají více než 1 rok.

V dokumentaci chybí informace o výškových kótách celé stavby, a to zejména v místě křížení se stávající trati. Chybí podélný řez tati, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Vizualizace v Příloze č. 7 - Architektonická studie jsou zavádějící, nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající.

V hlukové studii se uvádí, že měření bylo prováděno v červenci, tedy v měsíci, kdy jsou stromy obaleny listy. V letních měsících je vnímaná intenzita hluku daleko nižší než v měsících, kdy jsou keře i stromy bez listů. Z tohoto důvodu nelze považovat jedno měření pouze v letním měsíci za objektivní (*pozn.: v červenci 2014 byla zpracována hluková studie, měření hluku proběhlo 12. a 19. 3 2014, viz Příloha č. 3 hlukové studie „Protokol z měření hluku ze stávající železniční dopravy v předmětném úseku“*). Hluková studie současně obsahuje vyčíslení pozitiv, kdy jedním z nich má být umožnění pohybu novějších, tišších souprav. Tyto tišší soupravy nepochybně produkují méně hluku na stávající trati, pokud přibudou další dvě koleje, hluk se nepochybně zvýší. Toto tvrzení je tedy zcela zavádějící.

Ze záměru je zřejmé, že se jedná o jedinou variantu. Není ani objasněno, zda nějaká další varianta byla prověřována a z jakého důvodu nebyla akceptována.

Ze shora uvedených důvodů považuje navržené řešení za nevhodné a nesouhlasí s ním.

### **Veřejnost**

Příslušný úřad obdržel 17 podání od obyvatel převážně městské části Praha 9 (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou, Mezitrat'ová, Jívová, Mandloňová). Občané žijící v lokalitě dotčené záměrem zaslali k záměru nesouhlasná vyjádření - zamýšlená stavba bude mít negativní vliv na okolní životní prostředí. Předložené oznámení nepovažují za dostatečné a doporučují jeho dopracování v dokumentaci EIA. Námitky a připomínky veřejnosti se týkají následujících oblastí:

Stavba a důvod realizace záměru - Z oznámení není zřejmé, co je hlavním důvodem realizace záměru a jaká bude jeho efektivita. Z údajů v oznámení vyplývá, že spíše než o modernizaci jde o samostatnou novou stavbu nazvanou I. etapa a nejsou známy záměry dalších etap. Je zřejmé, že nejde o rekonstrukci železniční trati, ale o megalomanský stavební projekt bez jakéhokoli využití stávajícího traťového úseku. Jaký je cíl rozšíření traťového úseku, kde bude další dopravní návaznost? Zvýšení kapacity traťového úseku, který se po 1 km zúží do jedné koleje v tunelu pod Českobrodskou, je nepochopitelný. Tunel má omezenou kapacitu a musí pojmout počet vlaků přivedený po třech kolejích. Výsledkem bude brzdění vlaků před zúžením a s tím spojená zvýšená hlučnost. Není jasný přínos této stavby. Z tabulky č. 5 v Příloze č. 2 - Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že oproti stavu v roce 2000 dojde k nárůstu nákladní dopravy z 30 vlaků na 40 za den. Znamená to, že pro nárůst o 10 vlaků denně navíc oproti roku 2000 je potřeba dvou kolejí? Dále z tabulky vyplývá nárůst osobní dopravy z 8 v roce 2000 na 32 vlaků denně. Dojde tedy k většímu nárůstu osobní dopravy než nákladní, ačkoliv důvodem nového řešení je nárůst dopravy nákladní. Během dne projede rozšířeným úsekem 72 vlakových souprav, tzn., že tímto úsekem musí projet 6 vlaků za 1 hodinu. Každá souprava má tedy k projetí rozšířeného úseku v délce cca 1 km 10 minut, což lze zabezpečit i po jedné koleji. Záměr je vypracován zcela povrchně, není jasné, na základě jakých podkladů se uvažuje s nárůstem dopravy oproti současnému stavu.

Platný územní plán nezahrnuje žádnou takovou průmyslovou stavbu v centru rekreační zóny s masivní bytovou výstavbou, proč SŽDC prosazuje zvýšenou zátěž pro relativně vnitřní a perspektivní část hlavního města? Nákladní doprava má vést pokud možno mimo hustě obydlené území, a ne přes centrum Prahy. Tato trať byla v minulém desetiletí kompletně rekonstruována, posílena o nové čtvrté kolejíště a nový podchod. V současné době pokryje bez problémů téměř jakékoliv navýšení dopravy. Je třeba vypracovat studie ekonomického přínosu stavby a vyhodnocení dopadů stavby na životní prostředí s přihlédnutím k předloženým námitkám.

Byly prověřeny i jiné možnosti realizace záměru? Existuje nějaký jiný, alternativní návrh na řešení této dopravní situace? Byly řešeny i jiné varianty křížení trati? Přidání další koleje lze realizovat i jednodušším a z hlediska krajiny a přírody vhodnějším řešením, než je takto vysoký most. Připomínky občanů obsahují i návrhy dalších řešení: vést koleje směřující do Malešic stále po pravé straně, aby nemusely křížit směr Běchovice, další variantou je vedení trati tunelem, dále by bylo jednodušší zmodernizovat jednokolejnou trať, hlavně stávající příhradový ocelový most, popř. využít stávající násep i mosty, které nabízejí již od doby, kdy byly vybudovány, prostor pro rozšíření stávající tratě na dvoukolejnou, aniž by byly nutné významné zásahy do okolí.

V oznámení záměru není zmínka o zřízení nástupišť v obvodu železniční stanice Praha-Malešice. Mělo by být ujasněno, že s budoucím nástupem a výstupem cestujících v Malešicích záměr počítá a nezkomplikuje jej. Dále v oznámení není vyřešen problém obyvatel Mandloňové ulice s přístupem ke svému obydlí po veřejně průjezdné komunikaci, neboť při zaslepení této ulice výstavbou železničního náspu bude znemožněna dopravní obslužnost jinými než osobními vozidly. Stávající kvalita komunikace neumožňuje oboustranný provoz a nebude mít parametry pro přístup hasičských a záchranných vozů. Vzhledem ke stavu této komunikace bude přístup v zimních měsících zcela znemožněn. Byl vysloven nesouhlas s umístěním 2 nových výhybek přímo před rodinným domem v ulici Mandloňová. Stavba trati výrazně sníží hodnotu nemovitostí v oblasti - plánovaná trať by měla vést zhruba 20 m od některých domů, nad nimi (plánovaná výška trati v konkrétním místě je 16 m) tak bude jezdit více jak 100 vlakových souprav denně.

Ochrana přírody a krajiny: Zamýšlený záměr a jeho stavba významným způsobem negativně ovlivní biotop a krajinný ráz v oblasti Hořejšího rybníka, přírodního parku Smetanka a okolí Rokytky. Výstavba nadstandardně vysokého mostu je plánována na území přírodního parku Smetanka. Nový železniční most vedený ve výšce více než 16 m naruší území přírodního parku v několika směrech: svou výškou významně ovlivní nežádoucím způsobem krajinný ráz území parku, podstatně omezí výhled z obytných zón v okolí a vytvoří hlavní krajinnou dominantu celého území. Důvodem vyhlášení přírodního parku bylo zachovalé přírodní prostředí v okolí Rokytky v Hrdlořezích. To je využíváno k rekreaci obyvatel. Tímto způsobem plánuje využívat a podporovat území i Městská část Praha 9 a toto cenné rekreační území bude stavbou znehodnoceno. Magistrát hlavního města Prahy vložil velkou investici do revitalizace koryta Rokytky a tvorbu meandrů, nad kterými se nyní bude tyčit obrovský betonový oblouk mostu. Došlo k revitalizaci Hořejšího rybníka. Snaha o přirozený a přírodní vzhled okolí Rokytky stojí v rozporu se zamýšleným záměrem. Stavba mostu vysokého více než 16 m jde tedy zcela proti této dosavadní koncepci Hlavního města Prahy i Městské části Praha 9.

Stavba uvažuje o značné devastaci stávající zeleně. Při realizaci bude káceno cca 350 - 450 ks stromů a odstraněno cca 1800 - 2000 m<sup>2</sup> křovin. Vykácením části lesa dojde k přerušení biokoridoru přírodního parku Smetanka. Je otázkou, zda tak velká ztráta zeleně v rámci hlavního města odpovídá přínosu celé stavby.

Zpracované oznámení je nedostačující, úmyslně zavádějící, jeho cílem je skrytí skutečného devastujícího dopadu zejména na flóru a faunu v místě stavby, to jak je popisováno toto území („pod keři jsou hojně naházeny odpadky, plasty, ...“), je způsob účelový. Jednalo by se o hrubý zásah do přirozeného prostředí vodního ptactva a chráněných

živočišných druhů. Ohrožené druhy jsou např. ledňáček říční, volavka šedá, slípka zelenonohá, polák chocholačka, datel černý nebo potápka malá, dále vydra říční, skokan zelený, ropucha obecná aj. Je nutné vypracovat detailní přírodovědný průzkum s biologickým hodnocením zaměřený na ohrožené druhy výše uvedených živočichů, zejména skokanů, slepýše křehkého, ledňáčka říčního, volavky šedé, slavíka obecného, a to nejen v místě záměru, ale i v oblasti hlavní příjezdové cesty případného staveniště. Průzkum dopracovat tak, aby bylo zřejmé, zda je výskyt ohroženého druhu v lokalitě záměru skutečný a následně v případě kladného výsledku vyhodnotit míru negativního vlivu záměru na tento druh a přijmout opatření zmírňující tento negativní vliv. Realizací záměru dojde ke zvýšení provozu na železniční trati a je třeba vyhodnotit možnost ochrany obojživelníků před vstupem do kolejí během migrace. Oznámení neobsahuje upřesnění lokality rozmnožování ropuchy obecné a migrační trasy k místu rozmnožování v rámci lokality Hořejšího rybníka. V důsledku této skutečnosti není možné přijmout opatření k ochraně lokalit rozmnožování a migračních tras v období stavby záměru.

Připomínky se týkají i možného znečištění toku Rokytky v průběhu několikaleté stavby.

Ochrana veřejného zdraví: Území starých Hrdlořez je během posledních let opakovaně zatěžováno hlukem a stavebním ruchem. Správa železniční dopravní cesty plánuje další zásah do daného území, který občanům Hrdlořez a části Vysočan přinese další zvýšení hlukové zátěže. Oblast bude na dlouhé měsíce zatížena dopravní obsluhou stavby nejen z hlediska hluku, ale i výfukových plynů a prašnosti. Podle údajů z oznámení půjde o přesun tisíců tun zeminy, betonu, dřevin atd., to znamená i průjezd tisíců nákladních automobilů lokalitou.

V rámci hlukové studie byly vybrány všechny měřicí body pod úrovní stávající trati. Hluková studie snižuje míru hluku na základě vlastností použité technologie, ale nebere v potaz, že výše umístěné stavby budou nad úrovní trati a hluk bude vyšší. Výsledky měření hluku v okolí trati neodpovídají realitě. V den měření zde projelo jen malé množství vlaků v porovnání s ostatními dny a všechny dodržovaly předepsanou rychlost, což se jindy děje jen výjimečně. Ze studie je patrné, že k měření hluku došlo ve dvou dnech, pro tak důležitou stavbu, která ovlivní významným způsobem okolí, je nedostatečné. Je proto požadováno zpracovat nezávislé měření hluku.

Argumentace v hlukové studii „Pozitivem záměru co do vlivu na relativní snížení hlučnosti oproti stávajícímu stavu je samotná rekonstrukce, resp. výstavba nového železničního spodku a svršku na nové trati“ je zavádějící. Nová výstavba bude mít nový železniční svršek, starý železný most ale zachová v původním stavu, tudíž nejhluchnější úsek zůstává. Navíc přibude další doprava, i když na novém svršku, dvě další koleje musí hluk nutně navýšit. Pokud jde o snížení hlukové expozice v případě výhledového použití nových vlakových souprav opatřených kotoučovými brzdami, tišší železniční soupravy by byly tišší i na stávajícím úseku. Také není jasné, kdy tyto soupravy začnou jezdit.

Tabulka č. 5 v Příloze č. 2 - Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví uvádí velký nárůst osobní dopravy a relativně nepatrný nárůst dopravy nákladní. Pokud byla studie vlivů na životní prostředí sestavena na základě této tabulky a ve skutečnosti bude následně navýšena doprava nákladní (místo osobní), budou hodnoty hluku jistě vyšší. Nikde není uvedené, na základě jakých podkladů byl stanoven počet vlaků v tabulce v řádku „nový stav“, pouze informace, že byly poskytnuty společností IKP Consulting Engineers s.r.o. Dále není definováno, jakého období se výhled „nový stav“ týká.

Z podkladů není jasné, v jaké výši bude mimoúrovňové křížení u rodinných domů v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou). Otázkou je, zda jsou navrhovaná protihluková opatření dostatečná. Další otázkou je, kdy nákladní vlaky začnou kvůli zatáčce ze směru z Malešic a kvůli klesání brzdit. Nebude to v oblasti bytových domů u podchodu? Pokud ano, je toto v hlukové studii zohledněno?

Vzhledem k tomu, že je v názvu oznámení uvedeno, že jde o I. Stavbu, předpokládá se, že bude následovat další výstavba. Otázkou je jaká a jaký bude mít vliv především na nákladní dopravu. Je v počtu vlaků zahrnuto i napojení na další plánované úseky, tj. nezvýší se v budoucnu intenzivnějším využitím trati hluknost nad limit?

Rodinný dům Pod Hloubětínskou zastávkou 204/17 nebyl na rozdíl od okolních rodinných domů zahrnut do hlukové studie i přesto, že se nachází v bezprostřední blízkosti trati. Je požadováno zahrnutí tohoto domu jako referenčního bodu v nové hlukové studii zpracované nezávislým zpracovatelem.

V textu oznámení není uveden předpokládaný objem materiálu přepraveného jednotlivými přístupovými cestami ke stavbě. Uvedený počet nákladních automobilů v ulici Pokorného za den je číslo, které nelze považovat za reálné a je nutné tyto skutečnosti upravit podle skutečných hodnot přeprav. Proto nelze se zpracováním kapitoly, která se zabývá hlukovou zátěží na obyvatelstvo v době realizace záměru souhlasit a je nutné ji dopracovat tak, aby bylo možné informovat obyvatele inkriminovaných ulic o skutečnostech, které vyplývají z realizace stavby.

Nedostatky v oznámení: V oznámení postrádají informace o výškových kótách celé stavby, a to především v místě křížení se stávající tratí. Chybí podélný řez tratí, který by tyto chybějící informace ozřejmil. Dále není zřejmé v jaké výšce a vzdálenosti budou nové 2 koleje u obytných domů, které jsou v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou). Vizualizace v Příloze č. 7 - Architektonické řešení stavby jsou zavádějící a nedostatečné. Záměrně nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Dále chybí bližší pohled u obytných domů, které jsou v oblasti podchodu (ulice Pod Hloubětínskou zastávkou) velmi blízko trati.

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravních agend, Česká inspekce životního prostředí - Oblastní inspektorát Praha, Povodí Vltavy, státní podnik, Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší, odbor ochrany vod a odbor odpadů s realizací záměru souhlasí, předložené oznámení považují za dostačující a konstatují, že v další fázi procesu posuzování může nahradit dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. Případné připomínky, které se týkají především ochrany přírody a krajiny a ochrany vod, mohou být řešeny v rámci projektové dokumentace, nebo v následných povolenacích řízeních.

### **Hlavní město Praha**

Se záměrem souhlasí s výhradou.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny a z hlediska městské zeleně namítá, že není doložen dendrologický průzkum, je pouze konstatován terénní průzkum z června 2014, chybí specifikace dřevin určených ke kácení. Posuzovaný záměr dvakrát kříží lokální biokoridory ÚSES - LBK255 vázaný na tok Rokytka a její bezprostřední okolí, druhý vázaný na lesnatý terén nad Rokytou (LBK257). Křížení s biokoridorem na Rokytce je zajištěno novými mostními objekty. Trasa železnice prochází v úseku cca 2,38 - 2,49 km pozemky určenými k plnění funkce lesa (PUPFL). Je žádoucí zajistit patřičné výsadby na svazích kolem nové koleje v místě křížení železnice s ÚSES. V oznámení byly zpracovány biologické průzkumy bezprostředního okolí trati. Při realizaci dojde k potenciálnímu dotčení několika zvláště chráněných živočišných druhů. V případě obojživelníků (skokan zelený, ropucha obecná) bude nutno v následných fázích projektové přípravy věnovat zvýšenou pozornost umístění konstrukce pro výstavbu nového mostního objektu, která je plánována přímo do Hořejšího rybníka. Stavba také protíná přírodní park Smetanka. Proto je uvažovaný záměr podmíněn souhlasným stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody. Opatření, která jsou v kapitole D.IV. navržena pro vyloučení či zmírnění negativních vlivů na životní prostředí, považuje za správná a doporučuje je zohlednit.

**Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravních agend**

Konstatuje, že vzhledem k tomu, že předkládaný záměr je v souladu s platným územním plánem a respektuje současné vedení technické infrastruktury, nemá k oznámení žádné připomínky.

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

Nemá k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky. Předložené oznámení lze považovat za dokumentaci podle zákona č. 100/2001 Sb.

Oddělení ochrany přírody upozorňuje, že dle ustanovení § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb. jsou chráněna nejen přirozená sídla a biotopy zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, ale i umělá sídla a biotopy. Pro jakýkoliv zásah do přirozených i umělých sídel a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je třeba výjimka dle ustanovení § 56 téhož zákona, kterou vydá příslušný orgán ochrany přírody, v jehož kompetenci je též stanovení kompenzačních opatření zásahu a podmínek pro jeho realizaci.

Oddělení odpadového hospodářství, ochrany vod, ochrany ovzduší a ochrany lesa nemají k předloženému oznámení záměru připomínky.

**Povodí Vltavy, státní podnik**

Uvádí, že z hlediska zájmů daných Plánem hlavních povodí ČR, nařízením vlády č. 262/2007 Sb., Plánem oblasti povodí Dolní Vltavy a nařízením Hlavního města Prahy č. 12/2010 (ustanovení § 24 a § 26 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon) je uvedený záměr možný.

Z hlediska dalších zájmů daných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) má k oznámení následující připomínky: 1. V záplavovém území nesmí být skladován stavební materiál a látky, které by mohly způsobit ohrožení jakosti vody nebo její znečištění. Mechanizační prostředky budou zajištěny odpovídajícím způsobem před úkapy olejů a ropných látek. 2. Do stavebního povolení je třeba uvést jméno kontaktní osoby odpovědné za zajištění stavby pro případ jejího ohrožení povodní. 3. Likvidací srážkových vod nesmí dojít k podmáčení okolních pozemků a objektů a ke znečištění povrchových a podzemních vod. Dostatečnou kapacitu vsakovacího zařízení doložit hydrogeologickým posudkem. Dno zasakovacího tělesa bude ukončeno 1 m nad hladinou podzemní vody. Zasakováním nesmí být ovlivněny hydrogeologické poměry na okolních pozemcích. 4. Povodí Vltavy, státní podnik není správcem Rokytky v tomto úseku, stavební práce v blízkosti toku je třeba projednat s odborem městské zeleně a odpadového hospodářství MHMP. 5. Pro stavbu vypracovat (dle zákona č. 254/2001 Sb., § 71 odst. 4) povodňový plán a podle ustanovení § 39 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., plán havarijních opatření. 6. Vodoprávnímu (stavebnímu) úřadu předložit k posouzení průzkum kontaminace horninového prostředí, týkající se dekontaminace zemin znečištěných závadnými látkami - návrh sanačních prací a způsob likvidace kontaminované zeminy. S odpady z bourací činnosti nakládat v souladu s platnými předpisy dle příslušného zatřídění odpadového materiálu.

**Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší** sděluje, že kvalita ovzduší bude v předmětné lokalitě ovlivněna především po dobu realizace záměru, neboť modernizovaný úsek trati Praha-Libeň - Praha-Malešice je obsluhován vlakovými soupravami s elektrickou trakcí. Vzhledem k časově omezenému působení zvýšených koncentrací suspendovaných částic PM10 považuje záměr z hlediska ochrany ovzduší za akceptovatelný za předpokladu, že budou striktně dodržována opatření ke snižování prašnosti během fáze výstavby záměru (viz opatření uvedená v oznámení v kapitole D.IV.)

**Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod** sděluje, že záměr považuje z hlediska ochrany vod za přijatelný za následujících předpokladů: 1. Bude vypracován návrh protierozních opatření pro období stavby. 2. Bude vypracován návrh preventivních

a kontrolních opatření proti úniku ropných a jiných látek na staveništi, dále bude vypracován havarijní plán, který by zamezil rozšíření případné kontaminace do podzemních vod a povrchových vod řeky Rokytka a Hořejšího rybníka, 3. Během zakládání mostu přes Rokytku v km 2,5 bude sledována úroveň hladiny podzemní vody pro vyloučení možného ovlivnění podzemních vod.

**Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů** uvádí připomínky, které se týkají Přílohy č. 5 Odpadové hospodářství, v první řadě je potřeba celý dokument aktualizovat dle aktuální platné legislativy.

S ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků doporučuje příslušný úřad předložit dokumentaci v počtu 10 kusů.

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

**Ing. Miloslav Kuklík**  
ředitel odboru výkonu státní správy I  
pracoviště Praha 10, Kodaňská 1441/46, PSČ 101 00

**Obdrží:**

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, spolky, společenství vlastníků, veřejnost