



VÁŠ DOPIS ZN.: EX 1/2011 - Ma
ZE DNE: 10. 1. 2011
NAŠE ZN. (č.j.): 1676/11-SS PHA-ÚŘ-Kol
POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Kolářová
TEL.: 972 244 849
602 193 167
FAX: 222 254 347
E-MAIL: kolarova@szdc.cz
DATUM: 21. 2. 2011

EKOEX Jihlava
RNDr. Milan Macháček
Žižkova 93
Jihlava
586 01

Věc: Doplnění Podkladů pro vypracování posudku EIA na stavební záměr „Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem, - Praha Vysočany“

Ad 1) Upřesnit technologické řešení veškerých prací v úseku trati, který je v kontaktu s EVL Písečná u Byšiček-výměna žel. svršku, zásahy do žel.spodku, výměna štěrkového lože, pohyby techniky, zábory,...

V úseku od km 0,862 - 5,100 je navrženo z rozhodnutí investora z důvodu příznivých geotechnických poměrů a minimálního množství umělých staveb v obou kolejích zřízení konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku technologií bez snášení kolejového roštu, v ostatních úsecích se předpokládá technologie se snášením.

Provedení sanace technologií bez snášení kolejového roštu znamená, že odtěžení stávajícího materiálu, dovoz nového a vlastní rekonstrukce bude provedena speciálními stroji pracujícími v ose koleje. Tímto způsobem bude odtěžen starý štěrk a zemina pod ním, navedena štěrková podkladní vrstva a štěrk kolejového lože, vyměněn kolejový rošt. Do mimodrážních pozemků v sousedství dráhy nebude zasahováno. Zhotovitel stavby může zvolit i alternativní technologii (např. i se snášením kolejového roštu), ale při dodržení záborů, resp. případných podmínek EIA, ÚR a SP.

Z koleje bude rekonstruováno i trakční vedení včetně betonování patek stožárů, aby byl minimalizován přímý zásah do EVL a to max. do vzdálenosti 1,5 m od paty stávajícího štěrkového lože. Bude vyloučen dovoz nepůvodního materiálu s výjimkou konstrukčních vrstev pražcového podloží.

Příjezd do lokality je po místní komunikaci III. tř. 3315 a dále po navazující polní cestě. Komunikace, která vede souběžně s tratí, bude využívána jako přístupová trasa na staveniště, např. pro dovoz a odvoz zeminy, materiálů pro mostní objekty, technologie (kabely atd.).

Ad 2) Upřesnit parametry propustků, případně úprav toků a jejich řešení, které připomínkuje MŽP, odbor ochrany vod objekty: propust SO 02-21-02, Propust SO 04-21-01, úprava toku Čelákovického potoka

Propustek 02-21-02 v ev. km 6,125

Stávající propustek převádí vodoteč, délka propustku činí 31,941 m. Bude provedena jeho rekonstrukce. Před železničním propustkem je navazující silniční propustek DN 800 pod polní cestou.

Nosná konstrukce stávajícího propustku je tvořena betonovou klenbou, která nevykazuje poruchy. Stávající konstrukce bude přepočítána na přechodnost pro tratovou třídu UIC-D4. Rekonstrukce bude provedena ve dvou fázích. V první fázi se provede pročištění propustku a provizorní prodloužení obetonovanými plastovými korugovanými troubami na obou stranách. Prodloužení musí být provedeno před prováděním provizorní přeložky koleje na pravé straně a provizorní rampy k montážní plošině pro most přes Labe v ev. km 6,330 na levé straně. Ve II. fázi (po snesení provizorních násypů pro kolej a rampu, které jsou součástí objektu mostu a železničního spodku) budou odstraněny plastové trouby, bude provedena sanace čel, nové římsy ukotvené na trny, pročištění a odláždění koryta před a za propustkem. Na doporučení Povodí Labe, s.p. bude na vtokové straně propustku osazeno stavidlo z důvodu protipovodňové ochrany obce Káraný a chatových osad v jejím katastru.

Bude provedeno odláždění svahů a koryta na vtoku i výtoku. Odláždění vtoku i výtoku bude opatřeno příčným prahem ve dně. Při realizaci odláždění koryta bude potok provizorně zatrubněn.

Propustek SO 04-21-01 – železniční propustek v km 9,330:

Propustek SO 04-21-02 – železniční propustek v km 9,600:

Oba propustky slouží pouze pro propojení drážních příkopů, vedených podél přeložky dráhy. V zářezové části přeložky jsou příkopy oboustranné, směrem k Čelákovickým trať přechází na násep, kde je voda ze zářezových příkopů odváděna vždy jedním patním příkopem po té straně násypu, kde je umístění patního příkopu územně vhodnější. Propustek SO 04-21-02 zabráňuje zatékání vody z drážního příkopu do prostoru zemědělského podniku, SO 04-21-01 následně odvádí vodu z pravostranného drážního příkopu do levostranného drážního příkopu a dále směrem k Zálužskému potoku. Oba propustky byly dimenzovány na základě hydrotechnického výpočtu.

Nový trubní propustek SO 04-21-01 (na zelené louce, nová přeložka trati) o délce 24,34 m je tvořen 23 železobetonovými troubami DN 1000 (prefabrikáty délky 1m) položenými za sebou – viz grafická příloha. Převádí příkopovou vodu z pravé strany trati na levou ve sklonu 1,2%. Propustek bude na obou stranách ukončen prefabrikátem se zkoseným čelem. Na vtoku je do propustku zaústěn otevřený příkop. Terény okolo vtoku a výtoku budou odlážděny.

(Možná dezinterpretace vznikla pravděpodobně zkopírováním textu z technické zprávy: Nový trubní propustek o šířce 24,34 m tvoří dvacet tři železobetonových trub DN 1000.)

Nový trubní propustek SO 04-21-02 (na zelené louce, nová přeložka trati) o délce 22,34 m je tvořen 21 železobetonovými troubami DN 1000 (prefabrikáty délky 1m) položenými za sebou, stejně jako u výše uvedeného propustku SO 04-21-01. Převádí příkopovou vodu z levé trati na pravou ve sklonu 3,3%. Propustek bude na obou stranách ukončen prefabrikátem se zkoseným čelem. Na vtoku jsou do propustku zaústěny otevřené příkopy, do prostoru na výtoku je zaústěn trativod a dále pokračuje otevřený příkop. Terény okolo vtoku a výtoku budou odlážděny.

(Možná dezinterpretace vznikla pravděpodobně zkopírováním textu z technické zprávy: Nový trubní propustek o šířce 22,34 m tvoří dvacet-tři železobetonových trub DN 1000.)

SO 05-75-01 Úprava Čelákovického potoka v žst. Mstětice ve st. km 13,836

Stávající koryto se nachází pod násypem nově navrhované přeložky silnice II/101 a doprovodné komunikace vpravo trati v ev. km 13,950. Náspy komunikací si vyžadují drobnou směrovou úpravu vodoteče z důvodu možnosti stavby nového propustku mimo stávající koryto (aby toto

koryto mohlo být využíváno až do zhotovení propustku) a z důvodu snahy o přímé vedení nového propustku (pro budoucí dohlédací činnost správce).

Úprava trasy Čelákovického potoka proběhne v celkové délce 160 m. Návrh přeložky předpokládá drobnou úpravu směrového vedení a vybudování nového propustku v délce 54 m (součást SO 05-30-01, SO 05-30-03). Tvar průřezu stávajícího koryta je lichoběžník při šířce ve dně cca 0,3 m a sklonem svahů asi 1:2. Dno a svahy nejsou nijak opevněny. Hloubka koryta se pohybuje okolo 1m. Návrh trasy počítá se střídáním přímých úseků a kružnicových oblouků. Sklon dna je navržen jednotný – 0,5%, tak aby spojovalo počátek a konec úpravy. Tvar navrhovaného příčného průřezu odpovídá stávajícímu profilu s drobnými úpravami, šířka ve dně 0,3m, sklon svahů 1:2. Svahy budou ohumusovány a osety travou.

Dochází pouze k lokálnímu zásahu do LBK 23 v místě křížení Čelákovického potoka s nově navrhovaným tělesem přeložky silnice II/101 se silničním nadjezdem, který nahradí stávající železniční přejezd. Stávající propustek pod silnicí II/101 bude nahrazen novým o celkové délce cca 54 m, jehož konstrukce je navržena ze železobetonových prefabrikátů tvaru obráceného písmene U o světých rozměrech 2,31 x 1,78 m – viz příložená situace úpravy Čelákovického potoka (SO 05-75-01).

Ad 3) Upřesnit možnosti a způsoby, které budou na území hl. města Prahy minimalizovat přímé požadavky na zásahy do mimolesních porostů dřevin podél traťového tělesa, ve vazbě na vyjádření hlavního města Prahy z hlediska veřejné zeleně.

Samosprávná obec Hl.m.Praha se vyjádřila, že dojde vzhledem k délce trati k zásahu do mimolesní zeleni na traťovém tělese a v jeho okolí v souvislosti s rekonstrukcí trati a současně to bude mít místně negativní vliv na zeleň těsně v okolí trati. Za kácenou zeleň bude nutno stanovit náhradní výsadby na určených plochách v obvodu města (místo a rozsah stanoví teprve na základě podkladů v dalším stupni dokumentace příslušný orgán ochrany přírody).

V okolí trati se nacházejí převážně rychle rostoucí dřeviny, které jsou nedostatečnou údržbou drážního tělesa a jeho okolí, tedy v ochranném pásmu dráhy přímo dotčeny v rámci optimalizace železniční trati a bude nutno je v převážné většině případů odstranit, protože to povaha stavby, jednotlivých stavebních objektů a stavebních úprav (přístup k stavebním objektům, na traťové těleso a také modernizace systému traťové signalizace, zabezpečení a trakce) na trati vyžaduje. V souladu se zákonem o drahách má být těleso trati zcela bez vegetace. Tyto dřeviny představují cca 95 % všech kácených dřevin podél trati, jejich společenská hodnota je velmi nízká.

Zbýlých cca 5 % jsou dřeviny nutné kácet pro rozšíření kolejiště u nádraží Vysočany, viz dále.

Rychle rostoucí dřeviny na trati jsou v drtivé převaze :

Jasan ztepilý – *Fraxinus excelsior*, Bříza bradavičnatá – *Betula verrucosa*, Akát trnovník – *Robinia pseudoacacia*, Habr obecný – *Carpinus betulus*, Hloh obecný – *Crataegus oxyacantha*, Topol osika – *Populus tremula*, Vrba jíva – *Salix caprea*, Javor mléč – *Acer platanoides*, pak jsou přítomny zejména uvnitř města Pajasan žláznatý – *Ailanthus altissima*, Jírovec maďal – *Aesculus hippocastanum* a Topol x černý – *Populus x nigra*.

Převaha náletové zeleně na náspu železničního tělesa, při některých stavebních objektech svědčí o snížení údržby okolí železniční trati a také o nárůstu vegetace v obvodu hl.m.Prahy pod vlivem větší insolace, průměrné teploty a zejména přihnojení „vzdušnými“ oxidy dusíku, které podporují dlouhodobě přírůstky rostlin.

V rámci pochůzek na trati byly specifikovány uvedené počty dřevin o stanoveném druhovém rozrůznění (na trati byly provedeny pochůzky na významných místech důležitých stavebních

objektů a na všech nádražích vícekrát) tak, aby byl zjištěn počet kácených dřevin, dle požadavku zpracovatele posudku. Počty kácené zeleně také vycházejí z podkladů dostupných v dané době a na základě údajů HIPa připravované dokumentace ing.Kulíka.

Jako významné úseky trati je možno zpětně uvést následující :

Nádraží Praha – Vysočany

V okolí oploceného areálu traťové rozvodny a vlečky u nádraží Praha Vysočany bude provedeno kácení náletové zeleně. Dále bude provedeno kácení cca 14ti vzrostlých jírovců což může být považováno za nejvýznamnější zásah do mimolesní zeleně v tomto úseku (dle fotodokumentace se jedná o jírovce ve špatném zdravotním stavu s neodborným ořezem jejichž hodnota je díky této skutečnosti velice nízká) a 2 jasany v ulici U Vinných sklepů. Dokumentace předpokládá, že lípy malolisté v téže ulici u mostu nad ulicí Jandovou zůstanou zachovány (viz. fotodokumentace).

Důvodem pro kácení části stromořadí v ulici U Vinných sklepů je posun osy krajní koleje žst. Praha Vysočany. Tím se posune i ulice U Vinných sklepů a zasáhne do uvedeného stromořadí. Důvod pro posun koleje je výstavba dvou ostrovních nástupišť, nezbytných pro zajištění bezbariérového přístupu podle vyhlášky 398/2009 Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové používání staveb a ČSN 73 4959 a související úpravy konfigurace kolejíště stanice.

Nádraží Praha – Horní Počernice

Před nádražní budovou ve směru na Prahu bude nutno kácet vzrostlou lípu malolistou, která překáží vedení trakčního vedení – informace projektanta. – lípa malolistá (*Tilia cordata*) o obvodu 166 cm se nachází západně od nádražní budovy cca 25 m při sloupu trakčního vedení (viz foto v příloze) na pozemku ČD parcela č.p.k. 3963/1 v k.ú. Horní Počernice.

Předmětný strom je v bezprostřední blízkosti trakčního vedení, jehož situování nelze řešit přeložkou jako u klasických inženýrských sítí. Jako nereálný se v tomto případě jeví i odborný řez stromu. Kácení bude kompenzováno uloženou náhradní výsadbou příslušným orgánem ochrany přírody.

Mostní objekty

Od mostního objekt železniční trati přes estakádu na Prosek u nádr.Praha – Vysočany dojde k odklonu silnice (ulice U Vinných sklepů) odstranění zeleně by mělo být provedeno pouze v nejnutnější míře.

Mostní objekt u estakády na Kbely – je nutno odstranit v nejnutnější míře vzrostlou, neudržovanou zeleň, tak aby byl zajištěn přístup k mostnímu tělesu.

Mostní objekt nadjezdů u Hloubětína (nadjezd silnice směr Satalice) – je nutno zde odstranit v nejnutnější míře vzrostlou neudržovanou zeleň, tak aby byl zajištěn přístup k mostnímu tělesu.

Mostní objekt železnice přes rychlostní silnici na Mladou Boleslav – je nutno zde odstranit v nejnutnější míře vzrostlou neudržovanou zeleň, tak aby byl zajištěn přístup k mostnímu tělesu a nebylo zasaženo do ochranného pásma ZCHÚ PP Chvalský lom.

Kvantifikace stromů určených nutně ke kácení bude možno učinit pro jednotlivé stavební objekty až v dalším stupni dokumentace. Náhradní výsadby za kácenou náletovou zeleň podle železniční trati stanoví příslušný orgán státní správy.

Ad 4) Vyjádřit se k požadavkům hlavního města Prahy z hlediska ochrany přírody ve vztahu k zachování mostních objektů zejména ve vztahu k převádění prvků ÚSES.

Požadavek MHMP na zachování mostního objektu se týká mostu mezi LBK L4/253 a L4/258 západně od odb. Skály, tedy v novém km 22,698 (ev. km 12,412). Rekonstrukce

tohoto mostu není součástí posuzovaného záměru. Tento most má být rekonstruován v související investici MHMP Ocelkova – Lipnická.

Ad 5) Vyjádřit se k požadavkům hlavního města Prahy z dopravního hlediska, zejména k potřebám koordinace stavby s jinými dopravními systémy a k potřebě řešení železniční zastávky Rajská zahrada.

Návaznost na sousední stavby, Jedná se především o koordinaci s následujícími stavbami:

- mostní objekt nad novou ulicí Ocelkova – Lipnická (u odb. Skály)
Rekonstrukce mostního objektu je součástí investice nového komunikačního propojení Ocelkova – Lipnická. Naše stavba je s výstavbou mostního objektu koordinována.
- zastávka Rajská zahrada
Poloha kolejí a ostatních objektů (PHS, zdi, trakční vedení) v prostoru uvažované zastávky Praha-Rajská Zahrada je navrženo tak, že zajišťuje stavební připravenost pro její následné dobudování. Zprovoznění nové žel. zastávky je podmíněno vybudováním nového komunikačního propojení zastávky metra Rajská zahrada se zástavbou za tratí (ulice Borská) pomocí lávky přes železniční trať s přístupem na ostrovní nástupiště. Tato lávka je investicí hl. m. Prahy.
- napojení VRT za Žst. Praha Vysočany
Podle platného ÚP hl. m. Prahy má vysokorychlostní trať Praha – Ústecko – SRN odbočovat z trati Praha – Lysá n. L. východně od žst. Praha Vysočany, odkud bude tunelem směřovat pod letňanské letiště. Tato stopa byla v roce 2010 při projednání nové studie této trati, zadané MD ČR, zpochybněna ze strany MŽP (z důvodu výskytu syslí kolonie) a je prověřován nový vstup tunelem pod Prosekem. Vedení VRT Praha – sever proto není v současnosti územně stabilizováno.
Záměr „Optimalizace trati Lysá n. L. – Praha Vysočany, 2. stavba“ umožňuje napojení VRT v obou výše uvedených variantách. V případě letňanského vedení VRT (dle ÚP) by byla podél bývalých pekáren Odkolek doplněna čtvrtá kolej a provedeny potřebné úpravy kolejiště stanice. V případě proseckého vedení VRT (námět ze studie pro MD ČR 2010) by žst. Praha Vysočany nebyla dotčena a v místě zaústění VRT by byla posunuta dvojice kolejí v prostoru severně od Podvinného mlýna. V obou variantách by odbočení bylo mimoúrovňové, VRT by klesala pod stávající trať do tunelu.

a) Upřesnit změny, které se týkají SO 02-20-02 žel. most přes Labe v km 6,330

(SO 02-20-02) železniční most přes Labe

Nejvýznamnější mostní objekt, a to i vzhledem k náročnosti stavebních postupů a tím i zvýšené možnosti havarijní situace z hlediska ochrany čistoty vod.

Po rekonstrukci železničního mostu zůstanou zachovány stávající 4 mostní otvory, které překračují jak řeku Labe tak její inundaci. Volná šířka těchto otvorů zůstane zachována. Volná výška nad úrovní hladiny pro Q_{100} se zvýší z 3,3 m na 5,46 m.

Pro samotnou výstavbu budou v blízkosti vodního toku na pravém břehu Labe u opěry OP1 zřízeno hlavní zařízení staveniště ZS5 (viz. příloha). Tato plocha musí být situována tak, aby minimálně ovlivňovala průtok inundačními mostními otvory při záplavách. Hlavní staveniště je přístupné po komunikacích obtížně. Jednou z možností je zpevněná komunikace chatovou osadou od obce Káraný, druhou možností jsou nezpevněné komunikace od lokality Svatý Václav po hranicích PP Hrbáčkovy tůně. Jelikož žádný z těchto přístupů nevyhovuje pravidelné stavební dopravě, bude obsluha staveniště na pravém břehu probíhat z drážního

tělesa. Na ZS5 bude situováno nezbytné zázemí stavby železničního mostu tj. stavební buňky pro uskladnění techniky, sociální zázemí, dočasné parkování stavebních mechanismů.

Pomocné zařízení staveniště bude umístěno na levém břehu u opěry OP5, bude přístupné po místních komunikacích Čelákovic.

Pilíř P4, který je situován přibližně ve středu říčního profilu bude pro výstavbu přístupný pouze pomocí člunů.

Jednou z možností je využití říčního přívozu, jehož v současnosti nevyužívané přístaviště se nachází cca 200 m nad mostem.

Založení pilířů P4 a P3 bude prováděno ve vodotěsných jámkách. Z důvodu mělkého skalního podloží, nemožnosti beranění štetovnicových stěn budou použity nasazené jámky s dvojitou stěnou. Jámký budou osazovány z pontonu, na kterém bude umístěna také vrtná souprava. Vytěžený materiál z jámek bude odvážen čluny.

Jámka pro pilíř P3 bude zavázána do zpevněného břehu.

V první fázi bude vybetonována část základů pilířů, která bude sloužit jako základ pro provizorní přemostění. Ve druhé fázi, po snesení stávající nosné konstrukce bude proveden základ pro definitivní most. Po zhotovení nových dříků pilířů na kompletních základových blocích budou vodotěsné jámky odstraněny.

Z uvedených informací vyplývá, že bude po dobu výstavby pilířů v korytě Labe a zakládání provizorního železničního přemostění dlouhodobě ovlivněn jámkami průtočný profil Labe. Zmíněné práce nelze provádět za zvýšených vodních stavů.

Snášení stávajících nosných konstrukcí z mostního pole č. 3 a 4 bude prováděno pomocí soulodí (vlečné čluny a remorkéry). Na soulodí bude dopraveno na ZS 5.1 (Sedlčanky), kde bude na soulodí rozřezáno a poté budou dílce složeny na břeh. Odstranění stávající nosné konstrukce z mostního pole č. 1 a 2 bude prováděno mobilními autojeřáby.

Zmíněné práce nemohou být prováděny za zvýšených vodních stavů.

Po odstranění stávající nosné konstrukce budou prováděny demoliční, vrtné a betonářské práce na pilířích a opěrách. Po těchto úpravách budou odstraněny vodotěsné jámky u pilířů. Současně bude prováděna protikorozní ochrana obou částí nové nosné konstrukce na montážních plochách. Protikorozní ochrana nesmí být prováděna za nepříznivých povětrnostních podmínek, bude prováděna pod ochranou zaplachtování a sorpčních rohoží proti nežádoucímu úniku aerosolů a úkapů do horninového a vodního prostředí.

Instalace nových nosných konstrukcí bude prováděna podélným výsunem z montážní plochy vytvořené dočasně rozšířením náspu u koleje č.1 za pravobřežní opěrou mostu. Po dokončení montáže mostu bude dočasné rozšíření náspu pro montážní základnu odtěženo a zbude pouze rozšíření náspu z důvodu zdvihu nivelety tratě. Situování zařízení staveniště v oblasti EVL Káraný – Hrbáčkovy tůně přikládáme v příloze.

Po uložení nosné konstrukce do definitivní polohy bude provedeno dokončení spodní stavby, izolace nosné konstrukce, navezení kolejového svršku, zřízení trakčního vedení a kabelových tras, ...

V závěru stavby bude také provedeno odstranění provizorního přemostění a vyvezení jeho jednotlivých dílců pomocí soulodí na demontážní plochu ZS 5.2 na levém břehu v Čelákovicích.

Stávající dvojice souběžných jednokolejných mostních konstrukcí bude nahrazena dvoukolejnými mostními konstrukcemi, vnější obrys půdorysu mostu se nezmění.

Z důvodu zvýšení nivelety bude rozšířeno zemní těleso na pravém břehu, pata náspu se posune nejvýše o cca 3 m na levé straně trati (proti proudu), o cca 7 m na pravé straně trati (po proudu – rozšíření by bylo využito pro uvažovanou cyklistickou lávku města Čelákovice). Na

levém (čelákovickém) břehu se těleso naopak mírně zúží, zvýšený násep bude podchycen patní opěrnou zdí podél komunikace „U mostu“ s rozšířením této komunikace. Materiál (zemina) pro rozšířený a zvýšený násep bude přivezen přednostně železniční dopravou, částečně též silniční dopravou (na pravém břehu, tj. v blízkosti EVL Hrbáčkovy tůně, by silniční doprava musela být vedena po tělese dráhy).

V současné době na základě požadavku města Čelákovice, které se zdvihem mostu na podplavnou výšku 7 m nesouhlasilo, se prověřuje možnost dosažení nejvyšší nivelety jen v pravém plavebním poli, popř. most se zdvižným polem. Studie není dokončena, zásah na pravém břehu (u Hrbáčkových tůní) se v zásadě nezmění.

b) Teréním šetřením zpracovatele posudku zjištěn kontakt stavby v km 10,3-10,5 se zařízením odpadového hospodářství Nehvizdly – skládka TOS-MED Čelákovice

Trať v km 10,3 – 10,5 je vedena v přeložce částečně v náspu, částečně v zářezu. Podle dosavadních informací projektanta nejsou v této části oploceného areálu TOS-MED Čelákovice uloženy skládkované materiály (komunální, popř. nebezpečný odpad). Z tohoto důvodu je navržena jen přeložka účelové komunikace (SO 04-31-02) a oplocení (SO 04-42-03).

.

V Praze dne 21. 2. 2011

RNDr. František Žižka

Vedoucí oddělení životního prostředí SSPHA

Přílohy:

1. Naturové hodnocení - doplnění
2. Situace úprav Čelákovického potoka SO 05-75-01
3. Zařízení staveniště v blízkosti EVL Hrbáčkovy tůně
4. Fotodokumentace-kácení žst. Vysočany, foto pozice lípy malolisté u nádraží Horní Počernice
5. Půdorys propustku SO 04-21-01 1: 1000