

RNDr. Milan Macháček - EKOEX JIHLAVA
Žižkova 93, 586 01 JIHLAVA
tel/fax: 567 308 871, mobil: 603 891 284
e-mail: ekoex@iol.cz



ekologické expertízy, poradenství a služby
IČO 665 37 819

Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2.stavba

Kraje: STŘEDOČESKÝ, hl. město PRAHA

oznamovatel:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.),
Praha 1, Dlážďená 1003/7; PSČ 110 00**

POSUDEK

podle § 9 odst. 2 a přílohy č. 5
zák.č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zák. č. 216/2007 Sb.

zak.č.2010.021/EX



Zpracovali:

RNDr. Milan Macháček, RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Pověřený zpracovatel posudku:

RNDr. Milan Macháček

Jihlava, březen 2011

Prohlášení

Posudek jsem zpracoval jako držitel osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 6333/246/OPV/93, vydaného dne 15.4.1993 Ministerstvem životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky podle paragrafu 6 odst. 3 a paragrafu 9 odst. 2. zákona ČNR č. 244/92 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Ve smyslu ust. § 24 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění je toto osvědčení zároveň osvědčením o autorizaci podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. Rozhodnutím MŽP čj. 10645/ENV/11 ze dne 22.2.2011 byla autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 odst. 10 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění opětovně prodloužena.

Dále potvrzuji, že spoluautor posudku se žádným způsobem nepodílel na tvorbě dokumentace, oznámení či jiných dokumentů řešeného procesu E.I.A. .



Datum: 24.03.2011

Podpis:

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE	7
II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.....	9
II.2.1. Popis technického a technologického řešení	10
II.2.2. Údaje o přímých vlivech na životní prostředí.....	23
II.2.2.1. Údaje o vstupech	25
II.2.2.2. Údaje o výstupech	28
II.2.3. Stručný popis životního prostředí pravděpodobně významně ovlivněného	31
II.2.4. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti	40
II.2.4.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	40
II.2.4.2. Vlivy na ovzduší a klima	42
II.2.4.3. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky	44
II.2.4.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	46
II.2.4.5. Vlivy na půdu	49
II.2.4.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	49
II.2.4.7. Vlivy na faunu, floru a ekosystémy	51
II.2.4.8. Vlivy na krajinu.....	58
II.2.4.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	60
II.2.4.10. Velkoplošné vlivy a vlivy navazujících staveb a činností	60
II.3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	61
II. 4. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽP Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI.....	61
II. 5. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE	61
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	61
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	64
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ.....	71
5.1. DOTČENÉ ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVNÉ CELKY	71
<i>Příslušné obce.....</i>	<i>71</i>
<i>Příslušný kraj.....</i>	<i>71</i>
5.2. DOTČENÉ SPRÁVNÍ ÚŘADY	76
5.3. VEŘEJNOST.....	85
5.4. JINÉ SUBJEKTY VÝŠE NEZAHRNUTÉ.....	85

**VI. ZÁVĚR – CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU
Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ86**

VII. NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU86

SEZNAM HLAVNÍCH POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
BC (L,R,NR)	biocentrum (lokální, regionální, nadregionální)
BK(L,R,NR)	biokoridor (lokální, regionální, nadregionální)
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP (OI)	Česká inspekce životního prostředí (oblastní inspektorát)
E.I.A	Environmental Impact Assesment - posuzování vlivů na životní prostředí
EVL	evropsky významná lokalita
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
KES	koeficient ekologické stability
KHS	krajská hygienická stanice
MěÚ	městský úřad
MPO	ministerstvo průmyslu a obchodu
MZd ČR	ministerstvo zdravotnictví České republiky
MZe ČR	ministerstvo zemědělství České republiky
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NA	nákladní automobily
OA	osobní automobily
OS	občanské sdružení ustavené ve smyslu zákona o sdružování občanů
OI	občanská iniciativa
OP	ochranné pásmo (bez specifikace)
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa (bývalý LPF)
SŽDC	Správa dopravní železniční cesty, s.o.
TNA	těžké nákladní automobily
TZ	turistická značka (oficiální dle Klubu českých turistů, zanesená v turistických mapách)
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚP	územní pracoviště
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPN SÚ	územní plán sídelního útvaru
ÚPN VÚC	územní plán velkého územního celku
US	urbanistická studie
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VÚC	velký územní celek
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ŽP	životní prostředí

Zpracovaný posudek je vyhotoven dle rozsahu Přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pro řešený případ ve znění zákona č. 216/2007 Sb. .

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název: Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr řeší vlastní optimalizaci dvojkolejné tratě s úpravami železničního spodku, svršku, mostů a propustků a včetně ostatních souvisejících prací. Celková délka optimalizace činí cca 30,025 žkm / délka kolejových úprav /. Staničení jednotlivých žst:

ŽST Lysá nad Labem	- km 0,0
ŽST Čelákovice	- km 8,352
ŽST Mstětice	- km 14,184
ŽST Horní Počernice	- km 20,425
Odb. Skály	- km 23,144
ŽST Praha Vysočany	- km 29,102

Rekonstruovaná trať je navržena dvoukolejná, v úseku odbočka Skály - Praha Vysočany trojkolejná. Je zachován stávající směr trati Lysá n.L. - Praha Vysočany a převzato stávající staničení trati.

Rychlost je navržena v rozmezí V=100-140 km/h (zast. Praha Rajská zahrada V=95 km/h) pro klasické vlakové soupravy jedoucí s nedostatkem převýšení do I=100 mm (V), pro klasické vlakové soupravy jedoucí s nedostatkem převýšení do I=130 mm (Vvyj). Pro jednotky s naklápěcími skříněmi jedoucí s nedostatkem převýšení do I=270 mm je dokladován geometrický průkaz, tj. bez zavedení rychlosti ve stavbě, pro rychlost až V_k=160 km/h.

Umístění:

Kraj :

Hlavní město Praha, Středočeský kraj

Obce, města z rozšířenou působností (pověřená pravomocemi okresů):

Praha hl.m.: Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha 19 (Praha Kbely), Praha 20 (Praha Horní Počernice)

Středočeský kraj : Čelákovice, Úvaly, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Lysá nad Labem

Obec :

hl.m.Praha - Městská část :

Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha – Satalice, Praha 20 (Praha - Horní Počernice)

Středočeský kraj

Zeleneč, Jirny, Nehvizdy, Čelákovice, Káraný, Lysá nad Labem, Mochov, Lázně Toušeň, Zápy, Brandýs nad Labem

Charakter stavby:

Předmětem záměru je optimalizace železniční trati mezi žst. Lysá nad Labem a Praha Vysočany. Účelem stavby je optimalizace trati s uvedením do normového stavu s ohledem na zvýšené přepravní nároky z důvodu plánované bytové výstavby zejména v lokalitách Zeleneč, Mstětice a Milovice. Účelem stavby je celková modernizace trati se zvýšením rychlosti přepravy a přípravou na dálkové řízení celého úseku tratě z budoucího řídicího pracoviště Praha. V rámci stavby bude postupně rekonstruován železniční spodek, vyměněn železniční svršek a přestavěno kolejiště v jednotlivých žst. s výstavbou ostrovních nástupišť a podchodů. Mosty a propustky v traťovém úseku budou rekonstruovány na normový stav. Most přes Labe v Čelákovících bude vyzdvižen na vhodnou výšku (cca o 3,25 m) a zároveň postupně celkově rekonstruován. Zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení budou vybudována nová, rovněž bude vybudováno nové trakční vedení s dimenzováním dle energetických výpočtů.. Bude rekonstruována měnírna Čelákovice.

Účelem stavby je splnění záměru zvýšení výkonnosti trati a přepravní rychlosti, většinou ve stávající stopě trati.. Jsou navrhovány dvě místní přeložky z důvodu optimalizace směrových parametrů trati : za žst. Čelákovice v km 8,8 – 11,2 a před žst. Mstětice v km 12,8 – 13,6.

Obchodní firma oznamovatele:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)

IČ oznamovatele:

IČ: 70994234

DIČ: CZ70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Praha 1, Dlážděná 1003/7; PSČ 110 00

Organizační složka oznamovatele pověřená zadavatelskou činností:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa Praha, organizační jednotka;

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Oprávněný zástupce oznamovatele:

RNDr. František Žížka

vedoucí oddělení životního prostředí

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Tel.: 972 244 727

Mobil: 724 765 398

Fax: 222 253 962

www.szdc.cz

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

V rámci zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (z.č. 216/2007 Sb.) byla předložena Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Dokumentace byla zpracována v červenci 2010 autorizovanou osobou Mgr. Michaelem Pondělíčkem s kolektivem spolupracovníků (i externích). V dalším textu je nadále používáno termínu „dokumentace“ nebo „předložená dokumentace“.

Po obdržení vyjádření k vypracované Dokumentaci stanovil příslušný úřad zpracovatele posudku a požádal o vypracování posudku na dokumentaci.

II.1. Úplnost dokumentace

Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí předmětného záměru v rozsahu Přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č.216/2007 Sb. byla zpracována týmem zpracovatelů, vedeného Mgr. Michaelem Pondělíčkem, držitelem osvědčení odborné způsobilosti čj. 5786/920/OPV/93 ze dne 31.5.1993.

Vlastní dokumentace v části A – Údaje o oznamovateli - charakterizuje základní údaje o oznamovateli předkládaného záměru. Údaje jsou předloženy odpovídajícím způsobem.

Část B – Údaje o záměru - popisuje základní charakteristiky posuzované stavby a splňuje po formální stránce s určitými výhradami požadavky přílohy číslo 4 zákona ČNR č. 100/201 Sb. Z hlediska věcné náplně je tato kapitola komentována v další části předkládaného posudku.

Z hlediska části C - Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území lze označit ve vztahu uvažovanému záměru za akceptovatelné, z hlediska věcné náplně je tato kapitola opět komentována v příslušné části předkládaného posudku.

Část D – Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí – obsahuje všechny kapitoly této části dokumentace:

- ❖ Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení velikosti a významnosti
- ❖ Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů
- ❖ Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech
- ❖ Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí
- ❖ Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů
- ❖ Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitosti, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Část E - Porovnání variant řešení záměru – v posuzované dokumentaci je vyhodnocována jediná územní aktivní varianta optimalizace železniční trati.

Předložená dokumentace obsahuje dále požadované kapitoly F. Závěr, G. Všeobecné srozumitelné shrnutí netechnického charakteru a H. Přílohy. Přílohová část obsahuje:

Listinné přílohy

1. Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje podle § 45i zák. č. 114/1992 Sb. k lokalitám Natura 2000
2. Stanovisko OOP, MHMP podle § 45i zák. č. 114/1992 Sb. k lokalitám Natura 2000
3. Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru regionálního rozvoje k souladu s územním plánem
4. Vyjádření MHMP, odbor územního plánu k souladu s územním plánem
5. Fotodokumentace
6. Údaje o zpracovatelské dokumentaci
7. Seznam použitých zkratk
8. Použité podklady

Mapové přílohy

1. Přehledná mapka trati 1 : 50 000
2. Situace faktorů životního prostředí 1 : 10 000 (3 části)
3. Posouzení podle § 45i zák. č. 114/1992 Sb.
4. Hluková studie
5. Pedologický průzkum
6. Hodnocení zdravotních rizik

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku po formální stránce pokládá Dokumentaci v zásadě za úplnou, věcné aspekty jsou komentovány v příslušných pasážích textu posudku. K formálnímu pojetí (zpracování) však uplatňuje následující připomínky či poznámky:

- *Struktura dokumentace a řazení kapitol je místy poměrně nepřehledné, významný podíl celé dokumentace představuje popis záměru a popis jednotlivých stavebních objektů., Rozsah textu k popisu záměru je dle názoru zpracovatelského týmu posudku pojat na úkor odpovídajícího podílu dalšího textu ohledně popisu stavu životního prostředí, případně textu některých kapitol části D- Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů... (cca 20 stran části D z 247 stran textu Dokumentace, popis technického řešení záměru na cca 80 stranách, místy i jeho transpozice do jiných částí dokumentace)*
- *Není zřejmé, proč je popis dřevin vložen do části C1 místo aby byl součástí popisu flory v části C2, přitom příloha dendrologického hodnocení vložena mezi str. 177 a 178 Dokumentace je tak členěna zcela neorganicky, není přitom zřejmá vazba mezi textem popisu dřevin na str. 175 až 176 a zmiňovanou (dokumentací i zdůrazňovanou) vloženou přílohou.*
- *Do textu popisných kapitol zejména v části C.2 nelogicky vstupují pasáže vlivové (např. do textu k popisu mimolesní zeleně na str. 176, k popisu fauny na str. 207, včetně návrhu kompenzačních opatření, do popisu lokalit Natura 2000 na str. 209 - 210 je proveden extrakt závěrečného hodnocení vlivů z přílohy naturového hodnocení apod.), přičemž některé kapitoly části D již popisované vlivy, prezentované poněkud nelogicky v části C, následně neobsahují.*
- *Mezi str. 226 a 227 tištěné verze dokumentace (kapitola vlivů na floru, faunu, ekosystémy jsou vloženy dva jakési nestránkované listy nějaké blíže nespecifikované hodnotící přílohy vlivů na porosty dřevin, rostliny obecně a stručná charakteristika jednotlivých zkoumaných lokalit a případný vliv stavby na ně, vložení textu výrazně znepřehledňuje příslušnou kapitolu, přičemž chybí odpovídající transpozice do vlivové kapitoly.*
- *Hodnocení vlivů na prvky ÚSES a VKP je včleněno do kapitoly vlivů na krajinu, přestože těžištěm hodnocení by měly být vlivy na ekologicko.stabilizační funkce prvků ÚSES a VKP, tedy ve vlivech na ekosystémy.*

- *Nelogické je rozdělení příloh. Mezi mapovými přílohami je jako příloha č. 3 vloženo KÚ Středočeského kraje vyžádané naturové hodnocení, dále hluková studie, pedologický průzkum a Hodnocení zdravotních rizik, Jde o přílohy, které jsou samostatnými zdrojovými studiemi pro vypracování vlastní dokumentace.*
- *Není zcela zřejmé, proč v přílohách Dokumentace jsou prezentovány dva časově výrazně posunuté dokumenty Hodnocení zdravotních rizik od stejného autora – srpen 2009 (26 str.) a červen 2010 (17 str.)*
- *V rámci dokumentace (případně v přílohové části) lze postrádat komplexnější fotodokumentaci vlastního zájmového území záměru vzhledem k délce posuzovaného úseku, zejména chybí fotodokumentace koridoru nově řešených úseků trati mimo stávající těleso (Čelákovice), soubor 6 zcela neorganicky uspořádaných fotografií v listinné příloze č. 5 v zásadě nepostihuje charakter řešeného území, případně zásadní aspekty koridoru (výjimkou je foto mostu přes Labe u Čelákovic.*

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

Posuzovaný záměr je navrhován jako výstavba areálu 33 rekreačních domků (rodinných domků pro dočasné bydlení) v přírodním prostředí.

Název a zařazení záměru

Dokumentace k zařazení záměru konstatuje, že z hlediska zařazení záměru dle přílohy č.1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění se na uvedený záměr vztahuje bod: 9.1. *Novostavby železničních drah delší 1 km.*

Stanovisko zpracovatele posudku

Bez připomínek. Kapitola naplňuje informace požadované zákonem.

Kapacitní údaje

Tato kapitola obsahuje základní informace o charakteru záměru. Dále jsou uvedeny základní návrhové prvky železnice, jakož i vybavení a příslušenství.

Stanovisko zpracovatele posudku

Uvedená kapacita je záměrem oznamovatele a z hlediska vlivů na životní prostředí je akceptována a podrobena procesu EIA z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Ze strany zpracovatele posudku ve vztahu ke kapacitě záměru bez připomínek.

Umístění záměru

Z dokumentace je patrné, že záměr je umístěn na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy, v obcích Zeleneč, Jirny, Nehvizdy, Čelákovice, Káraný, Lysá nad Labem, Mochov, Lázně Toušeň. Zápy, Brandýs nad Labem na území Středočeského kraje a na území MČ Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha – Satalice, Praha 20 (Praha – Horní Počernice).

Stanovisko zpracovatele posudku

Údaje této kapitoly jsou prezentovány korektně. Z hlediska lokalizace záměru prezentované v příslušné kapitole posuzovaného oznámení není ze strany zpracovatele posudku

podstatnějších připomínek. Popisná část je v přílohové části doplněna situací, ze které je patrná lokalizace záměru.

II.2.1. Popis technického a technologického řešení

Text této části posudku přebírá určující údaje z dokumentace s důrazem na popis parametrů aktivní varianty.

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Dokumentace ohledně charakteru záměru stručně prezentuje účel stavby, zdůrazňuje polohu dvou přeložek a to, že jinak je optimalizovaná trať vedena ve stávající stopě. Popisuje základní provozně technické parametry modernizované trati, prezentuje nové mimoúrovňové křížení modernizované trati se silnicí II/101 u žst. Mstětice. Podrobně popisuje omezení provozu i na pozemích komunikacích v souvislosti s výstavbou, rekonstrukcí mostů a železničních přejezdů, včetně odhadu časových relací uzavírek komunikací, případně návrhu objízdných tras.

Stanovisko zpracovatele posudku

Text představuje určité souhrnné doplnění popisu záměru, údaje o jednotlivých omezeních jsou v rámci veřejného dokumentu přínosné, zařazení do charakteru záměru je však poněkud nelogické (spíše do vlastního popisu jako přehled vyvolaných záměrů či investic). Pokud však jsou již tyto údaje takto podrobně a souborně prezentovány, tak zpracovatelský tým posudku postrádá určitý odraz popisovaných situací ve olivových částech dokumentace, např. v kapitole vlivů na obyvatelstvo ve vazbě např. na ovlivnění faktoru pohody.

K potenciálním kumulacím Dokumentace uvádí, že přibližně ve stejné době by měla být realizována stavba „II/245 Čelákovice, obchvat“, v úseku tratě Balabenka – Černý most budou probíhat ještě akce stavby „Vysočanská radiála“ a silniční propojení komunikací „Ocelkova – Lipnická“ s blíže neurčeným termínem realizace, další možnou stavbou v souběhu je ještě stavba „Rajská zahrada, ČD a komunikační propojení na metro“- vybudování zastávky v km 11,250. Informuje o proběhlém procesu EIA a zdůrazňuje, že bude zřízena nová zastávka včetně přístupu na metro Rajská zahrada. Závěrem konstatuje, že v současnosti nejsou v souvislosti s navrženou optimalizací železniční trati Lysá n.L. – Praha – Vysočany známy žádné další kumulativní vlivy nebo stavby, které by v době mezi roky 2013 – 2017 probíhaly v okolí posuzovaného záměru. Nejsou očekávány kumulativní souběžné vlivy s dalšími plánovanými záměry, protože práce na trati budou probíhat průběžně v delším časovém úseku postupně na celé trati a nebudou koncentrovány na jedno místo.

Stanovisko zpracovatele posudku

Vyjádření potenciálních kumulativních vlivů lze pokládat za korektní, vzhledem k dlouhému období realizace stavby, její postupnosti a celkové délce liniového záměru nelze v daném kontextu zatím míru kumulativního vlivu seriózně vyhodnotit.

Důvod umístění, přehled zvažovaných variant:

Dokumentace z hlediska zdůvodnění především konstatuje, že realizace koridorových železničních staveb vyplývá ze začlenění ČR do Evropských struktur a nutnosti navázat železniční síť kvalitní tratí na okolní země. Účelem stavby je celková modernizace trati se zvýšením rychlosti přepravy a přípravou na dálkové řízení celého úseku tratě z budoucího řídicího pracoviště Praha. Dále v závěru kapitoly B.I.5 rozvádí aspekty předchozího podání

E.I.A. ve vazbě na podmíněné souhlasy řady vyjmenovaných subjektů s tím, že předkládaná dokumentace je rozšířena o jejich požadavky. Doplnuje zdůvodnění tím, že:

- optimalizace železniční trati přinese výrazné zlepšení kultury cestování.
- zlepšení a zrychlení dopravy bude mít za následek zvýšení jízdního komfortu cestujících a zvětšení atraktivnosti hromadné železniční dopravy, s pozitivním vlivem na zkvalitnění služeb
- zprostředkovaně pozitivní vliv na snížení emisí skleníkových plynů s důsledkem omezení osobní automobilové dopravy do Prahy, kdy zrychlení a zkomfortnění dopravy do centra města bude znamenat významný přínos k sekundárnímu zlepšení environmentální situace na východním okraji Prahy.
- Modernizace a efektivnost provozu včetně jeho řízení a snížení provozních nákladů vyplývajících z provozu předmětné železniční trati.

Stanovisko zpracovatele posudku

Důvody je možno pokládat za legitimní, i když jsou formulovány poněkud zmateně, zejména odkaz na předchozí podání EIA a vysvětlení povahy dokumentace s dalšími důvody pro stavbu až za popisem variant. . Dle zpracovatelů posudku vzhledem k parametrům stavby by bylo dále vhodné objasnit vztah mezi konstatováním, že realizace stavby vyplývá ze začlenění ČR do Evropských struktur včetně nutnosti navázat železniční síť kvalitní tratí na okolní země na straně jedné (str. 23) a konstatování na str. 6 dokumentace, že traťový úsek je sledovaným úsekem celostátní dráhy nezařazené do evropského železničního systému.

Varianty:

Dokumentace v této kapitole zmiňuje následující varianty:

- varianta v původní stopě
- varianta „územní plán“
- nulová varianta

s tím, že je uvedeno, že nulová varianta není a nebyla v rámci předložené dokumentace uvažována jinak, než zcela hypoteticky.

Stanovisko zpracovatele posudku

Dokumentace neobsahuje v příslušné kapitole (ani v části E) onen na str. 242 deklarovaný stručný popis variant. Pokud zpracovatelé posudku pominou řadu zcela nesmyslných formulací, svědčící o špatné závěrečné redakci materiálu (např. str. 23, 4. odstavec: „optimalizace železniční trati původně uvažovala variantu původní trati a variantu v této dokumentaci posuzovanou variantu...“), potom lze konstatovat, že jako hypotetické je možno označit všechny v dokumentaci v této kapitole uvedené varianty. A to kromě té, která je posouzena, protože k žádným z dalších uváděných variant nejsou v dokumentaci doloženy žádné další relevantní údaje.

Technické a technologické řešení:

Dokumentace úvodem shrnuje opět určité zdůvodnění a popis charakteru záměru. Následně uvádí velmi obsírně celkovou objektovou skladbu záměru. Úvodem rozsáhlé kapitoly prezentuje podrobné kapacity a parametry stavby včetně jednotlivých především provozních objektů, podle staničení a vyčerpává související stavební objekty a provozní soubory. Navazuje na úvodní souborný přehled provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO) ze stran 7 až 19 Dokumentace:

Provozní soubory

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

- PS 03-01-01 žst. Čelákovice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 05-01-01 žst. Mstětice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 07-01-01 žst. Praha Horní Počernice, staniční zabezpečovací zařízení
- PS 09-01-01 odb. Skály, úprava staničního zabezpečovacího zařízení
- PS 11-01-01 žst. Praha Vysočany, staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

- PS 02-01-01 Lysá nad Labem - Čelákovice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 04-01-01 Čelákovice - Mstětice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 06-01-01 Mstětice - Horní Počernice, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 08-01-01 Horní Počernice - odb. Skály, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 10-01-01 odb. Skály - Praha Vysočany, traťové zabezpečovací zařízení
- PS 12-01-01 Praha Vysočany - odb. Balabenka, úprava zabezpečovacího zařízení
- PS 03-01-02 Čelákovice - Brandýs n.L., traťové zabezpečovací zařízení

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)

- PS 00-01-01 Lysá nad Labem – Praha Vysočany DOZ

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

- PS 00-02-01 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, DOK a TK
- PS 00-02-11 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, přenosový systém
- PS 02-02-01 Lysá n.L. - Čelákovice, úpravy stávajícího DK
- PS 03-02-01 ŽST Čelákovice, místní kabelizace
- PS 03-02-02 ŽST Čelákovice, úpravy stávajících DK
- PS 03-02-03 Čelákovice - Brandýs nad Labem, DOK a TK
- PS 03-02-04 Čelákovice - Mochov, DOK a TK
- PS 04-02-01 Čelákovice - Mstětice, úpravy stávajícího DK
- PS 05-02-01 ŽST Mstětice, místní kabelizace
- PS 05-02-02 ŽST Mstětice, úpravy DK
- PS 06-02-01 Mstětice - Praha Horní Počernice, úpravy stávajícího DK
- PS 07-02-01 ŽST Praha Horní Počernice, místní kabelizace
- PS 07-02-02 ŽST Praha Horní Počernice, úpravy stávajícího DK
- PS 08-02-01 Praha Horní Počernice - Odbočka Skály, úpravy stávajícího DK
- PS 09-02-01 Odbočka Skály, místní kabelizace
- PS 09-02-02 Odbočka Skály, úpravy stávajících DK
- PS 10-02-01 Odbočka Skály - Praha Vysočany, úpravy stávajících DK
- PS 10-02-02 Praha Vysočany - Praha Satalice, úpravy stávajících DOK a TK
- PS 10-02-03 Praha Vysočany - Praha Satalice, DOK a TK
- PS 10-02-04 Odbočka Skály - Praha Vysočany, úpravy DOK ČD-Telematika a.s.
- PS 11-02-01 ŽST Praha Vysočany, místní kabelizace
- PS 11-02-02 ŽST Praha Vysočany, úpravy stávajících DK
- PS 11-02-03 ŽST Praha Vysočany, úpravy stávajících DOK a TK
- PS 11-02-04 ŽST Praha Vysočany, úpravy DOK ČD-Telematika a.s.
- PS 12-02-01 Odb. Balabenka - Praha Vysočany, úpravy stávajících DOK a TK

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení

- PS 03-02-11 ŽST Čelákovice, ITZ
- PS 03-02-12 ŽST Čelákovice, EZS
- PS 03-02-13 ŽST Čelákovice, ASHS
- PS 03-02-14 ŽST Čelákovice, sdělovací zařízení

PS 03-02-15 NS Čelákovice, EZS
PS 03-02-16 NS Čelákovice, sdělovací zařízení
PS 05-02-11 ŽST Mstětice, ITZ
PS 05-02-12 ŽST Mstětice, EZS
PS 05-02-13 ŽST Mstětice, ASHS
PS 05-02-14 ŽST Mstětice, sdělovací zařízení
PS 07-02-11 ŽST Praha Horní Počernice, ITZ
PS 07-02-12 ŽST Praha Horní Počernice, EZS
PS 07-02-13 ŽST Praha Horní Počernice, ASHS
PS 07-02-14 ŽST Horní Počernice, sdělovací zařízení
PS 09-02-11 Odb. Skály, ITZ
PS 09-02-12 Odb. Skály, EZS
PS 09-02-13 Odb. Skály, ASHS
PS 09-02-14 Odb. Skály, sdělovací zařízení
PS 11-02-11 ŽST Praha Vysočany, telefonní zapojovač
PS 11-02-12 ŽST Praha Vysočany, úprava ATÚ
PS 11-02-13 ŽST Praha Vysočany, EZS
PS 11-02-14 ŽST Praha Vysočany, ASHS
PS 11-02-15 ŽST Praha Vysočany, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení

PS 02-02-21 Zast. Čelákovice Jiřina, rozhlasové zařízení
PS 02-02-22 Zast. Čelákovice Jiřina, informační systém
PS 03-02-21 ŽST Čelákovice, kamerový systém
PS 03-02-22 ŽST Čelákovice, rozhlasové zařízení
PS 03-02-23 ŽST Čelákovice, informační systém
PS 05-02-21 ŽST Mstětice, kamerový systém
PS 05-02-22 ŽST Mstětice, rozhlasové zařízení
PS 05-02-23 ŽST Mstětice, informační systém
PS 06-02-21 Zast. Zeleneč, rozhlasové zařízení
PS 06-02-22 Zast. Zeleneč, informační systém
PS 07-02-21 ŽST Horní Počernice, kamerový systém
PS 07-02-22 ŽST Horní Počernice, rozhlasové zařízení
PS 07-02-23 ŽST Horní Počernice, informační systém
PS 09-02-21 Odbočka Skály, kamerový systém
PS 11-02-21 ŽST Praha Vysočany, kamerový systém
PS 11-02-22 ŽST Praha Vysočany, rozhlasové zařízení
PS 11-02-23 ŽST Praha Vysočany, informační systém

D.2.4 Rádiové spojení

PS 00-02-31 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, TRS a MRTS
PS 00-02-32 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, stavební připravenost GSM-R

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 00-06-01 ED Praha Křenovka, doplnění DŘT
PS 01-06-01 Lysá n.L.-Čelákovice, SpS Lysá n.L.-úprava DŘT
PS 03-06-01 TM Čelákovice, DŘT a velín
PS 05-06-01 žst. Mstětice, DŘT
PS 07-06-01 žst. Praha Horní Počernice, DŘT
PS 09-06-01 odb. Skály, DŘT
PS 11-06-01 žst. Praha Vysočany, DŘT
PS 12-06-01 Odb.Balabenka-Praha Vysočany, TM Balabenka, úprava DŘT

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic (měněníren, trakčních transformoven)

PS 03-04-11 NS Čelákovice, rozvodna 22kV
PS 03-04-12 NS Čelákovice, stanoviště trakčních transformátorů

PS 03-04-13 NS Čelákovice, rozvodna 3kV
PS 03-04-14 NS Čelákovice, vlastní spotřeba
PS 03-04-15 NS Čelákovice, převozná měnárna
PS 12-04-01 Odb.Balabenka-Praha Vysočany, TM Balabenka, úprava technologie

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 03-03-01 žst. Čelákovice, stožárová trafostanice 22/0,4kV
PS 03-03-02 žst. Čelákovice, rozvodna nn
PS 04-03-01 Čelákovice - Mstětice, stožárová trafostanice 22/0,4kV
PS 04-03-02 Čelákovice - Mstětice, posklizňová linka, TS 22/0,4kV
PS 05-03-01 žst. Mstětice, TS 22/0,4kV, část SŽDC
PS 07-03-01 žst. Praha Horní Počernice, TS 22/0,4kV, část distribuce
PS 07-03-02 žst. Praha Horní Počernice, TS 22/0,4kV
PS 09-03-01 odb. Skály, TS 22/0,4kV, část distribuce
PS 09-03-02 odb. Skály, TS 22/0,4kV, část SŽDC
PS 11-03-01 žst. Praha Vysočany, TS 22/0,4kV, část distribuce
PS 11-03-02 žst. Praha Vysočany, TS 22/0,4kV, část SŽDC

D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 03-03-11 žst. Čelákovice, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
PS 03-03-12 žst. Čelákovice, rozvaděč zajištěné sítě
PS 05-03-11 žst. Mstětice, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
PS 05-03-12 žst. Mstětice, rozvaděč zajištěné sítě
PS 07-03-11 žst. Praha Horní Počernice, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
PS 07-03-12 žst. Praha Horní Počernice, rozvaděč zajištěné sítě
PS 09-03-11 odb. Skály, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
PS 09-03-12 odb. Skály, rozvaděč zajištěné sítě
PS 11-03-11 žst. Praha Vysočany, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení
PS 11-03-12 žst. Praha Vysočany, rozvaděč zajištěné sítě

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 03-05-01 žst. Čelákovice, osobní výtahy na nástupiště
PS 05-05-01 žst. Mstětice, osobní výtahy na nástupiště
PS 11-05-01 žst. Praha Vysočany, osobní výtahy na nástupiště
PS 11-05-02 žst. Praha Vysočany, eskalátory na nástupiště

Stavební objekty

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 00-10-01 Lysá nad Labem - Praha Vysočany, výstroj trati
SO 02-10-01 Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční svršek
SO 02-11-01 Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční spodek
SO 03-10-01 žst. Čelákovice, železniční svršek
SO 03-11-01 žst. Čelákovice, železniční spodek
SO 04-10-01 Čelákovice - Mstětice, železniční svršek
SO 04-11-01 Čelákovice - Mstětice, železniční spodek
SO 05-10-01 žst. Mstětice, železniční svršek
SO 05-11-01 žst. Mstětice, železniční spodek
SO 06-10-01 Mstětice - Horní Počernice, železniční svršek
SO 06-11-01 Mstětice - Horní Počernice, železniční spodek
SO 07-10-01 žst. Praha Horní Počernice, železniční svršek
SO 07-11-01 žst. Praha Horní Počernice, železniční spodek
SO 08-10-01 Praha Horní Počernice - odb. Skály, železniční svršek
SO 08-11-01 Praha Horní Počernice - odb. Skály, železniční spodek

SO 09-10-01	odb. Skály, železniční svršek
SO 09-11-01	odb. Skály, železniční spodek
SO 10-10-01	odb. Skály - Praha Vysočany, železniční svršek
SO 10-11-01	odb. Skály - Praha Vysočany, železniční spodek
SO 11-10-01	žst. Praha Vysočany, železniční svršek
SO 11-11-01	žst. Praha Vysočany, železniční spodek
SO 12-10-01	Odb. Balabenka - Praha Vysočany, železniční svršek
SO 12-11-01	Odb. Balabenka - Praha Vysočany, železniční spodek

E.1.2 Nástupiště

SO 02-14-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, zast. Čelákovice - Jiřina, nástupiště
SO 03-14-01	žst. Čelákovice, nástupiště
SO 05-14-01	žst. Mstětice, nástupiště
SO 06-14-01	Horní Počernice - Mstětice, zast. Zeleneč, nástupiště
SO 07-14-01	žst. Praha Horní Počernice, nástupiště
SO 11-14-01	žst. Praha Vysočany, nástupiště

E.1.3 Přejezdy

SO 02-13-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční přejezd v km 1,524
SO 02-13-02	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční přejezd v km 2,832
SO 02-13-03	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční přejezd v km 5,100
SO 03-13-01	žst. Čelákovice, železniční přejezd v km 0,212 trati Čelákovice - Brandýs n.L.
SO 05-13-01	žst. Mstětice, železniční přejezd v km 13,869
SO 05-13-02	žst. Mstětice, železniční přejezd v km 14,773
SO 06-13-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční přejezd v km 16,354
SO 07-13-01	žst. Praha Horní Počernice, železniční přejezd v km 20,018
SO 08-13-01	Praha Horní Počernice - odb. Skály, železniční přejezd v km 21,181
SO 11-13-01	žst. Praha Vysočany, železniční přejezd pro vozíky

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.4.1 Mosty

SO 02-20-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční most v ev. km 1,786
SO 02-20-02	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční most v ev. km 6,330
SO 02-20-03	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční most v ev. km 6,531
SO 02-20-04	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční most v ev. km 7,046
SO 02-20-05	Lysá nad Labem - Čelákovice, železniční most v ev. km 7,415
SO 03-20-01	žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 7,723
SO 03-20-02	žst. Čelákovice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 7,962
SO 03-20-03	žst. Čelákovice, lávka pro pěší ve st. km 8,008
SO 03-20-04	žst. Čelákovice, železniční most v ev. km 8,011
SO 03-20-05	žst. Čelákovice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 8,300
SO 04-20-01	Čelákovice - Mstětice, železniční most ve st.km 9,008
SO 04-20-02	Čelákovice - Mstětice, železniční most ve st.km 9,103
SO 04-20-03	Čelákovice - Mstětice, železniční most ve st.km 10,299
SO 04-20-04	Čelákovice - Mstětice, železniční most v ev. km 10,822 - zrušení
SO 04-20-05	Čelákovice - Mstětice, železniční most v ev. km 12,408
SO 05-20-01	žst. Mstětice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 13,670
SO 06-20-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční most - podchod pro cestující ve st. km 15,773
SO 06-20-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční most - podchod pro pěší ve st. km 16,183
SO 06-20-03	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční most v ev. km 18,686
SO 06-20-04	Mstětice - Praha Horní Počernice, železniční most v ev. km 19,503
SO 08-20-01	Praha Horní Počernice - Skály, železniční most v ev. km 22,240
SO 10-20-01	Skály - Praha Vysočany, železniční most v ev. km 23,525 (km 12,144 Praha-Turnov)
SO 10-20-02	Skály - Praha Vysočany, železniční most v ev. km 24,050 (km 11,614 Praha-Turnov)
SO 10-20-03	Skály - Praha Vysočany, železniční most v ev. km 25,324 (km 10,350 Praha-Turnov)

SO 10-20-04	Skály - Praha Vysočany, železniční most v ev. km 26,136 (km 9,537 Praha-Turnov)
SO 10-20-05	Skály - Praha Vysočany, železniční most v ev. km 26,614 (km 9,062 Praha-Turnov)
SO 11-20-01	žst. Praha Vysočany, železniční most - podchod pro cestující v ev. km 6,533 (Praha-Turnov)
SO 11-20-02	žst. Praha Vysočany, železniční most v ev. km 6,187 (Praha-Turnov)
SO 12-20-01	žst. Praha Vysočany - Balabenka, železniční most v ev. km 5,270 (Praha - Turnov)
SO 12-20-02	žst. Praha Vysočany - Balabenka, železniční most v ev. km 4,928 (Praha - Turnov)
SO 12-20-03	žst. Praha Vysočany - Balabenka, železniční most v ev. km 4,780 (Praha - Turnov)
SO 12-20-04	žst. Praha Vysočany - Balabenka, železniční most v ev. km 4,728 (Praha - Turnov)

E.1.4.2 Propustky

SO 02-21-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, propustek v ev. km 1,005
SO 02-21-02	Lysá nad Labem - Čelákovice, propustek v ev. km 6,125
SO 02-21-03	Lysá nad Labem - Čelákovice, propustek v ev. km 6,907
SO 02-21-04	Lysá nad Labem - Čelákovice, propustek v ev. km 7,246
SO 03-21-01	žst.Čelákovice, propustek v ev. km 8,237 - zrušení
SO 04-21-01	Čelákovice - Mstětice, propustek ve st. km 9,330
SO 04-21-02	Čelákovice - Mstětice, propustek ve st. km 9,600
SO 04-21-03	Čelákovice - Mstětice, propustek v ev. km 11,385 - zrušení
SO 04-21-04	Čelákovice - Mstětice, propustek v ev. km 11,565
SO 04-21-05	Čelákovice - Mstětice, propustek v ev. km 12,103
SO 04-21-06	Čelákovice - Mstětice, propustek ve st. km 11,930
SO 04-21-07	Čelákovice - Mstětice, propustek v ev. km 12,737 - zrušení
SO 04-21-08	Čelákovice - Mstětice, propustek v ev. km 13,666
SO 05-21-01	žst. Mstětice, propustek v ev. km 14,569
SO 06-21-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 15,188
SO 06-21-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 15,823
SO 06-21-03	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 16,388
SO 06-21-04	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 17,222
SO 06-21-05	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 18,380
SO 06-21-06	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 18,780
SO 06-21-07	Mstětice - Praha Horní Počernice, propustek v ev. km 19,108
SO 08-21-01	Praha Horní Počernice - Skály, propustek v ev. km 22,400
SO 08-21-02	Praha Horní Počernice - Skály, propustek v ev. km 22,570
SO 08-21-03	Praha Horní Počernice - Skály, propustek v ev. km 23,032
SO 10-21-01	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 24,165 (km 11,509 Praha - Turnov)
SO 10-21-02	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 25,116 (km 10,556 Praha - Turnov)
SO 10-21-03	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 25,487 (km 10,185 Praha - Turnov)
SO 10-21-04	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 25,788 (km 9,885 Praha - Turnov)
SO 10-21-05	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 27,219 (km 8,456 Praha - Turnov)
SO 10-21-06	Skály - Praha Vysočany, propustek v ev. km 27,656 (km 8,014 Praha - Turnov)
SO 12-21-01	Praha Vysočany - Balabenka, propustek v ev. km 5,916 (Praha - Turnov)

E.1.4.3 Zdi

SO 02-24-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, opěrná zeď ve st. km 6,410 - 6,520
SO 04-24-01	Čelákovice - Mstětice, opěrná zeď ve st. km 9,335 - 9,520
SO 08-24-01	žst. Praha Horní Počernice, opěrná zeď ve st. km 19,245 - 19,395
SO 10-24-01	Skály - Praha Vysočany, opěrná zeď ve st. km 7,107 - 7,262 (Praha - Turnov)

E.1.4.4 Nadjezdy

SO 04-25-01	Čelákovice - Mstětice, propustek na přeložce komunikace III/2455
SO 05-25-01	žst. Mstětice, silniční most -nadjezd ve st. km 13,836

E.1.4.5 Návěsní lávky

SO 03-26-01	žst. Čelákovice, návěsní lávka ve st. km 7,947
SO 04-26-01	Čelákovice - Mstětice, návěsní lávka ve st. km 9,330
SO 04-26-02	Čelákovice - Mstětice, návěsní lávka ve st. km 9,652
SO 05-26-01	žst. Mstětice, návěsní lávka ve st. km 12,984
SO 08-26-01	Praha Horní Počernice - Skály, návěsní lávka ve st. km 20,896

SO 08-26-02	Praha Horní Počernice - Skály, návěstní lávka ve st. km 21,450
SO 10-26-01	Skály - Praha Vysočany, návěstní lávka ve st. km 11,310 (Praha - Turnov)
SO 10-26-02	Skály - Praha Vysočany, návěstní lávka ve st. km 10,575 (Praha - Turnov)
SO 10-26-03	Skály - Praha Vysočany, návěstní lávka ve st. km 9,503 (Praha - Turnov)
SO 10-26-04	Skály - Praha Vysočany, návěstní lávka ve st. km 7,400 (Praha - Turnov)
SO 12-26-01	Praha Vysočany - Balabenka, návěstní lávka ve st. km 5,614 (Praha - Turnov)

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (přeložky sítí mimodrážních správců)

E.1.5.1 sdělovací

SO 02-73-01	Úprava trasy kabelu DKO-HOST Nymburk v km 7,42
SO 04-73-01	Úprava trasy kabelu ČEZ Net v km 9,75 rušené trati
SO 04-73-02	Úprava trasy kabelu ČEZ Net v km 9,95 rušené trati
SO 04-73-03	Úprava trasy kabelu DK 32 Mstětice v km 10,78
SO 04-73-04	Úprava trasy kabelu ČEZ Net v km 12,5
SO 04-73-05	Úprava trasy kabelu ČEZ Net v km 12,95
SO 05-73-01	Úprava trasy kabelu Sloane park v km 13,1
SO 05-73-02	Úprava trasy kabelů O2 DK 32 Mstětice a MTS v km 13,3
SO 05-73-03	Úprava trasy kabelu ČEZ Net v km 14,3
SO 05-73-04	Úprava trasy kabelu VUSS Praha v km 14,35
SO 06-73-01	Úprava trasy kabelu SKO 155 Mstětice v km 14,43
SO 06-73-02	Úprava trasy kabelů Dial Telecom a Memorex v km 14,47
SO 06-73-03	Úprava trasy kabelu OK Zeleneč v km 15,85
SO 06-73-04	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 16,17
SO 06-73-05	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 17,8
SO 06-73-06	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 17,95
SO 06-73-07	Úprava trasy kabelu VUSS Praha v km 18,5
SO 08-73-01	Úprava trasy kabelu PRE sdělovací
SO 08-73-02	Úprava trasy kabelů ČEZ Net a Transgas Net v km 20,67
SO 08-73-03	Úprava trasy kabelů ČEZ Net a Transgas Net v km 20,925
SO 08-73-04	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 21,23
SO 08-73-05	Úprava trasy kabelů ČEZ Net a Transgas Net v km 21,280-21,620
SO 08-73-06	Úprava trasy kabelů Sitel, Dial Telecom, DK Vegacom a Sloane Park v km 21,66
SO 08-73-07	Úprava trasy kabelů ČEZ Net a Transgas Net v km 21,69
SO 09-73-01	Úprava trasy kabelů Sitel, Dial Telecom a Pragonet v km 23,065
SO 10-73-01	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 23,46
SO 10-73-02	Úprava trasy kabelů ČEZ Net a Transgas Net v km 23,8
SO 10-73-03	Úprava trasy kabelu PRE OK v km 24,15
SO 10-73-04	Úprava trasy kabelu PRE OK v km 24,45
SO 10-73-05	Úprava trasy kabelu, Transgas Net, PRE OK a MTS O2 v km 24,75
SO 10-73-06	Úprava trasy kabelu MTS O2 v km 25, 565
SO 10-73-07	Úprava trasy kabelu PRE OK a metal v km 26,04
SO 10-73-08	Úprava trasy kabelu PRE metal v km 27,71
SO 10-73-09	Úprava trasy kabelu PRE metal v km 27,825-27,860
SO 11-73-01	Úprava trasy kabelu PRE metal v km 7,090-6,980
SO 11-73-02	Úprava trasy kabelu UPC v km 6,92
SO 11-73-03	Úprava trasy kabelů PRE OK, MTS O2 a GTS Novera v km 6,72
SO 11-73-04	Úprava trasy kabelů PRE OK a GTS Novera v km 6,45
SO 11-73-05	Úprava trasy kabelů PRE OK a GTS Novera v km 6,4
SO 11-73-06	Úprava trasy kabelů PRE OK a GTS Novera v km 6,265
SO 11-73-07	Úprava trasy kabelů PRE OK a GTS Novera v km 6,155

E.1.5.2 silnoprůdové

SO 02-74-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, most v km6.531 - úprava vedení nn ČEZ
SO 02-74-02	Lysá nad Labem - Čelákovice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice
SO 02-74-03	Lysá nad Labem - Čelákovice, most v ev. km 6,33 - úprava osvětlení plavebních znaků
SO 02-74-04	Lysá nad Labem - Čelákovice, úprava přípojky nn pro objekt v km1.520
SO 03-74-01	Žst Čelákovice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice
SO 04-74-01	Čelákovice - Mstětice, km 9.530 - úprava venkovního vedení vvn 110kV ČEZ

SO 04-74-02	Čelákovice - Mstětice, km 9.550 - úprava venkovního vedení vvn 110kV ČEZ
SO 04-74-03	Čelákovice - Mstětice, km 9.580 - úprava venkovního vedení vvn 110kV ČEZ
SO 04-74-04	Čelákovice - Mstětice, km 9.177 - úprava venkovního vedení vn 22kV ČEZ
SO 04-74-05	Čelákovice - Mstětice, km 9.187 - úprava venkovního vedení vn 22kV ČEZ
SO 04-74-06	Čelákovice - Mstětice, km 10.170 - úprava venkovního vedení vn 22kV ČEZ
SO 04-74-07	Čelákovice - Mstětice, km 9.340 - úprava vedení nn ČEZ
SO 04-74-08	Čelákovice - Mstětice, úprava veřejného osvětlení města Čelákovice
SO 04-74-09	Čelákovice - Mstětice, přeložka trati v km 9.00-km10.500 - úprava rozvodu nn areálu posklizňové linky
SO 04-74-10	Čelákovice - Mstětice, přeložka trati v km 9.00-km10.500 - přípojka vn 22kV pro TS v areálu posklizňové linky
SO 04-74-11	Čelákovice - Mstětice, přeložka trati v km 9.00-km10.500 - úprava rozvodu nn areálu stavebnin
SO 04-74-12	Čelákovice - Mstětice, km 13.060 - úprava vedení nn ČEPRO
SO 05-74-01	Žst.Mstětice, úprava veřejného osvětlení obce Mstětice
SO 06-74-01	Mstětice - Horní Počernice, km16.410-16.725 - úprava vedení vn 22kV ČEZ
SO 06-74-02	Mstětice - Horní Počernice, most v km18.686 - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 06-74-03	Mstětice - Horní Počernice, km16.410-16.725 - úprava vedení nn ČEZ
SO 06-74-04	Mstětice - Horní Počernice, km18.690-18.760 - úprava vedení nn PRE
SO 06-74-05	Mstětice - Horní Počernice, km19.370 - úprava vedení nn PRE
SO 06-74-06	Mstětice - Horní Počernice, úprava veřejného osvětlení obce Zeleneč
SO 06-74-07	Mstětice - Horní Počernice, km18.686 - km18.700 - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 07-74-01	Žst Praha Horní Počernice, přípojka vn 22 kV PRE pro TS 22/0.4 kV
SO 07-74-02	Žst Praha Horní Počernice, km19.900 - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 07-74-03	Žst Praha Horní Počernice, km20.030 - úprava vedení nn PRE
SO 08-74-01	Horní Počernice - Odb.Skály, km21.190 - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 08-74-02	Horní Počernice - Odb.Skály, km21.800 - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 09-74-01	Odb.Skály, přípojka vn 22 kV PRE pro TS 22/0.4 kV
SO 10-74-01	Odb.Skály - Praha Vysočany, most v km25.324 - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 10-74-02	Odb.Skály - Praha Vysočany, km26.100-km26,250 - úprava vedení nn PRE
SO 10-74-03	Odb.Skály - Praha Vysočany, most v km26.614 - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 11-74-01	Žst Praha Vysočany, přípojka vn 22 kV PRE pro TS 22/0.4 kV
SO 11-74-02	Žst Praha Vysočany, nová TS 22/0.4 kV - úprava vedení vn 22kV PRE
SO 11-74-03	Žst Praha Vysočany, ulice U Vinných sklepů - úprava vedení nn PRE
SO 11-74-04	Žst Praha Vysočany, ulice U Vinných sklepů - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 11-74-05	Žst Praha Vysočany, ulice Podnádražní - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 11-74-06	Žst Praha Vysočany, úprava rozvodu nn v areálu Českých vlnářských závodů

E.1.5.3 hydrotechnické objekty

SO 04-75-01	Čelákovice - Mstětice, úprava vodoteče podél silnice III/2455
SO 05-75-01	žst. Mstětice, úprava Čelákovického potoka ve st. km 13,836

E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)

E.1.6.1 vodovody a kanalizace

SO 02-70-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, úprava kanalizace v km 6,531
SO 03-70-01	žst. Čelákovice, provozní budova, přípojka kanalizace
SO 03-70-02	žst. Čelákovice, dešťová kanalizace
SO 03-70-03	žst. Čelákovice, vsakovací objekt v km 8,230
SO 03-70-04	žst. Čelákovice, dešťová kanalizace v km 7,730
SO 03-71-01	žst. Čelákovice, provozní budova, přípojka vodovodu
SO 04-70-01	Čelákovice - Mstětice, kanalizace od propustku v st km 11.930
SO 04-70-02	Čelákovice - Mstětice, přeložka kanalizace v km 9.0
SO 04-71-01	Čelákovice - Mstětice, posklizňová linka, vodovod
SO 04-71-02	Čelákovice - Mstětice, přeložka vodovodu v km 9,0
SO 06-70-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava kanalizace v km 16,170
SO 06-71-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava vodovodu v km 16,735
SO 06-71-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava vodovodu v km 16,170
SO 07-70-01	žst. Praha Horní Počernice, provozní budova, přípojka kanalizace

SO 07-71-01	žst. Praha Horní Počernice, provozní budova, přípojka vodovodu
SO 10-70-01	Skály - Praha Vysočany, vyústění do kanalizace v km 28,735
SO 10-70-02	Skály - Praha Vysočany, vyústění do kanalizace v km 26,617
SO 11-70-01	žst. Praha Vysočany, provozní budova, přípojka kanalizace
SO 11-70-02	žst. Praha Vysočany, výpravní budova, přípojka kanalizace
SO 11-70-03	žst. Praha Vysočany, přeložka kanalizace v km 28,8
SO 11-70-04	žst. Praha Vysočany, dešťová kanalizace
SO 11-71-01	žst. Praha Vysočany, provozní budova, přípojka vodovodu
SO 11-71-02	žst. Praha Vysočany, výpravní budova, přípojka vodovodu
SO 11-71-03	žst. Praha Vysočany, přeložka vodovodu v km 28,8

E.1.6.2 plynovody a ostatní média

SO 04-72-01	Čelákovice - Mstětice, přeložka STL plynovodu v st km 9,255
SO 04-72-02	Čelákovice - Mstětice, přeložka VTL plynovodu DN 500 v st km 9,887
SO 04-72-03	Čelákovice - Mstětice, přeložka VTL plynovodu DN 300 v st km 9,910
SO 04-72-04	Čelákovice - Mstětice, přeložka VTL plynovodu DN 100 v st km 10,263
SO 04-72-05	Čelákovice - Mstětice, přeložka produktovodu DN 300 v km 12,897
SO 04-72-06	Čelákovice - Mstětice, přeložka produktovodu DN 200 v km 13,581
SO 04-72-07	Čelákovice - Mstětice, přeložka ropovodu DN 500 v km 13,630
SO 06-72-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava VVTL plynovodu DN 900 v km 14,995
SO 06-72-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava VVTL plynovodu DN 900 v km 15,009
SO 06-72-03	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava VVTL plynovodu DN 1000 v km 15,026
SO 10-72-01	Skály - Praha Vysočany, úprava VTL plynovodu DN 200 v km 27,205
SO 11-72-01	žst. Praha Vysočany, přeložka STL plynovodu DN 200 v km 28,8 - 29,0 (6,9 - 6,7)

E.1.8. Pozemní komunikace

SO 02-31-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, přeložka cesty v km 6,4 - 6,53
SO 02-30-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, úprava místní komunikace v km 6,531 - Přístavní ulice
SO 03-32-01	žst. Čelákovice, přístupová cesta na ostrovní nástupiště
SO 03-32-02	žst. Čelákovice, přístupová cesta na boční nástupiště u výpravní budovy
SO 03-32-03	žst. Čelákovice, zpevněné plochy
SO 04-30-01	Čelákovice - Mstětice, přeložka silnice III/2455
SO 04-30-02	Čelákovice - Mstětice, přístupová komunikace k bytovkám od silnice III/2455
SO 04-32-01	Čelákovice - Mstětice, posklizňová linka, úprava komunikací
SO 04-31-01	Čelákovice - Mstětice, přeložka cesty v km 10,4 přeložky
SO 04-31-02	Čelákovice - Mstětice, přeložka cesty ke skládce v km 10,4 - 10,6 přeložky
SO 05-30-01	žst.Mstětice, přeložka silnice II/101 v žkm 13,950
SO 05-30-02	žst.Mstětice, doprovodná komunikace v žkm 13,950 vlevo trati
SO 05-30-03	žst.Mstětice, doprovodná komunikace v žkm 13,950 vpravo trati
SO 05-30-04	žst.Mstětice, přeložka místní komunikace
SO 05-32-01	žst. Mstětice, zpevněné plochy
SO 06-32-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, přístupové cesty
SO 06-31-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, úprava polní cesty v km 18,4 - 18,6 (n.km 17,831 - 18,031)
SO 07-32-01	žst. Praha Horní Počernice, zpevněné plochy
SO 09-30-01	odb. Skály, přístupová komunikace k provozní budově
SO 11-30-01	žst. Praha Vysočany, přeložka ulice U vinných sklepů v žkm 28,8 - 29,0
SO 11-30-02	žst. Praha Vysočany, úprava komunikací před VB
SO 11-32-01	žst. Praha Vysočany, zpevněné plochy
SO 11-32-02	žst. Praha Vysočany, chodníková plocha před VB

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 03-44-01	žst. Čelákovice, kabelovod
SO 05-44-01	žst. Mstětice, kabelovod
SO 07-44-01	žst. Praha Horní Počernice, kabelovod
SO 11-44-01	žst. Praha Vysočany, kabelovod

E.1.10 Protihlukové objekty

E.1.10.1 Protihlukové stěny

SO 03-50-01	ŽST Čelákovice, PHS v km 6,300-8,200 vlevo
SO 03-50-02	ŽST Čelákovice, PHS v km 6,300-6,750 vpravo
SO 03-50-03	ŽST Čelákovice, PHS v km 6,910-8,280 vpravo
SO 03-50-04	ŽST Čelákovice, PHS v km 8,380-8,800 vpravo
SO 04-50-01	Čelákovice - Mstětice, PHS v km 9,130-9,350 vlevo
SO 04-50-02	Čelákovice - Mstětice, PHS v km 9,170 - 9,390 vlevo
SO 06-50-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, PHS v km 15,450 - 16,970 vpravo
SO 06-50-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, PHS v km 15,450 - 16,970 vlevo
SO 07-50-01	ŽST Praha Horní Počernice, PHS v km 17,800-18,500 vpravo
SO 07-50-02	ŽST Praha Horní Počernice, PHS v km 18,100-20,290 vlevo
SO 07-50-03	ŽST Praha Horní Počernice, PHS v km 20,790-21,300 vlevo
SO 08-50-01	Praha Horní Počernice - odb. Skály, PHS v km 23,000 - 23,950 vlevo
SO 08-50-02	Praha Horní Počernice - odb. Skály, PHS v km 24,650 - 25,850 vpravo
SO 08-50-03	Praha Horní Počernice - odb. Skály, PHS v km 24,700 - 24,900 vlevo
SO 08-50-04	Praha Horní Počernice - odb. Skály, PHS v km 25,430 - 26,030 vlevo
SO 11-50-01	ŽST Praha Vysočany, PHS v km 4,950 - 7,400 vpravo
SO 11-50-02	ŽST Praha Vysočany, PHS v km 5,300 - 5,500 vlevo

E.1.10.2 Individuální protihluková opatření

SO 00-51-01	Lysá nad Labem - Praha Vysočany, individuální protihluková opatření
-------------	---

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Budovy

SO 01-40-01	žst. Lysá nad Labem, stavební úpravy pro autoblok
SO 03-40-01	žst. Čelákovice, stavební úpravy ve VB
SO 03-40-02	žst. Čelákovice, provozní budova
SO 03-40-03	žst. Čelákovice, DAK - stavební část
SO 04-40-01	Čelákovice - Mstětice, posklizňová linka, požární nádrž
SO 04-40-02	Čelákovice - Mstětice, trafostanice - posklizňová linka
SO 04-40-03	Čelákovice - Mstětice, stavebniny, budova prodejny
SO 04-40-04	Čelákovice - Mstětice, stavebniny, budova skladu
SO 05-40-01	žst. Mstětice, stavební úpravy ve VB
SO 05-40-02	žst. Mstětice, provozní budova
SO 05-40-03	žst. Mstětice, DAK - stavební část
SO 06-40-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, reléový domek
SO 07-40-01	žst. Praha Horní Počernice, stavební úpravy ve VB
SO 07-40-02	žst. Praha Horní Počernice, provozní budova
SO 07-40-03	žst. Praha Horní Počernice, DAK - stavební část
SO 09-40-01	odb. Skály, provozní budova
SO 09-40-02	odb. Skály, DAK, stavební část
SO 11-40-01	žst. Praha Vysočany, výpravní budova
SO 11-40-02	žst. Praha Vysočany, provozní budova
SO 11-40-03	žst. Praha Vysočany, DAK - stavební část
SO 11-40-04	žst. Praha Vysočany, nová vrátnice VZ

E.2.2 Přístřešky

SO 02-41-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, zast. Čelákovice - Jiřina, přístřešky pro cestující
SO 03-41-01	žst. Čelákovice, zastřešení výstupů z podchodu v km 7,962
SO 03-41-02	žst. Čelákovice, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu
SO 05-41-01	žst. Mstětice, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu
SO 06-41-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, přístřešky pro cestující
SO 06-41-02	Mstětice - Praha Horní Počernice, zastřešení výstupů z podchodu ve st. km 16,310
SO 06-41-03	Mstětice - Praha Horní Počernice, zastřešení výstupů z podchodu ve st. km 16,710
SO 11-41-01	žst. Praha Vysočany, přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodu

E.2.3 Drobná architektura, oplocení

SO 03-42-01	žst. Čelákovice, drobná architektura, oplocení
-------------	--

SO 04-42-01	Čelákovice - Mstětice, posklizňová linka, oplocení
SO 04-42-02	Čelákovice - Mstětice, stavebniny, oplocení
SO 04-42-03	Čelákovice - Mstětice, skládka, oplocení v km 10.4 přeložky
SO 05-42-01	žst. Mstětice, drobná architektura
SO 06-42-01	Mstětice - Praha Horní Počernice, zast. Zeleneč, drobná architektura
SO 07-42-01	žst. Praha Horní Počernice, drobná architektura, oplocení
SO 11-42-01	žst. Praha Vysočany, drobná architektura, oplocení
SO 11-42-02	žst. Praha Vysočany, oplocení VZ

E.2.4 Orientační systém

SO 03-43-01	žst. Čelákovice, orientační systém
SO 05-43-01	žst. Mstětice, orientační systém
SO 06-43-01	Mstětice - Horní Počernice, zast. Zeleneč, orientační systém
SO 07-43-01	žst. Praha Horní Počernice, orientační systém
SO 11-43-01	žst. Praha Vysočany, orientační systém

E.2.5 Demolice

SO 03-45-01	žst. Čelákovice, demolice drážní
SO 04-45-01	Čelákovice - Mstětice, demolice - stavebniny
SO 04-45-02	Čelákovice - Mstětice, demolice jiné
SO 04-45-03	Čelákovice - Mstětice, demolice - posklizňová linka
SO 05-45-01	žst. Mstětice, demolice drážní
SO 06-45-01	Mstětice - Horní Počernice, demolice drážní
SO 07-45-01	žst. Praha Horní Počernice, demolice drážní
SO 09-45-01	odbočka Skály, demolice drážní
SO 11-45-01	žst. Praha Vysočany, demolice drážní
SO 11-45-02	žst. Praha Vysočany, demolice VZ

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 02-60-01	Lysá nad Labem - Čelákovice, trakční vedení
SO 02-60-02	Lysá nad Labem - Čelákovice, SpS Lysá nad Labem, napájecí vedení
SO 03-60-01	žst. Čelákovice, trakční vedení
SO 03-60-02	NS Čelákovice, napájecí vedení
SO 03-60-03	NS Čelákovice, zpětné vedení
SO 04-60-01	Čelákovice - Mstětice, trakční vedení
SO 05-60-01	žst. Mstětice, trakční vedení
SO 06-60-01	Mstětice - Horní Počernice, trakční vedení
SO 07-60-01	žst. Praha Horní Počernice, trakční vedení
SO 08-60-01	Praha Horní Počernice - Skály, trakční vedení
SO 09-60-01	odb. Skály, trakční vedení
SO 10-60-01	Skály - Praha Vysočany, trakční vedení
SO 11-60-01	žst. Praha Vysočany, trakční vedení
SO 12-60-01	Praha Vysočany - Balabenka, trakční vedení
SO 12-60-02	Praha Vysočany - Balabenka, TM Balabenka napájecí vedení
SO 12-60-03	Praha Vysočany - Balabenka, TM Balabenka zpětné vedení

E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) - stavební část

SO 03-40-04	NS Čelákovice, stavební část
-------------	------------------------------

E.3.4 Ohřev výměn

SO 03-64-01	Žst. Čelákovice, EOVS
SO 05-64-01	Žst. Mstětice, EOVS
SO 07-64-01	Žst. Praha Horní Počernice, EOVS
SO 09-64-01	odb. Skály, EOVS
SO 11-64-01	Žst. Praha Vysočany, EOVS

SO 12-64-01 Odb. Balabenka - Praha Vysočany, Odb. Balabenka - úprava EOv

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládnání odpojovačů

SO 02-62-01 Lysá nad Labem - Čelákovice, SpS Lysá nad Labem - úprava DOÚO a světelné návěsti č.50
SO 02-62-02 Lysá nad Labem - Čelákovice, úprava přípojky nn pro objekt v km5.100
SO 02-62-03 Lysá nad Labem - Čelákovice, provizorní odbočka Káraný - přípojka nn, osvětlení a DOÚO
SO 02-62-04 Lysá nad Labem - Čelákovice, zast. Čelákovice Jiřina - úprava rozvodu nn a osvětlení
SO 03-62-01 Žst. Čelákovice, rozvod nn a osvětlení
SO 03-62-02 Žst. Čelákovice, DOUO
SO 03-62-03 NS Čelákovice, DOÚO, světelná návěst č.50
SO 03-62-04 NS Čelákovice, rozvod nn a osvětlení
SO 03-62-05 NS Čelákovice, přípojka vn 22 kV pro PM
SO 04-62-01 Čelákovice - Mstětice, provizorní odbočka Záluží - přípojka nn, osvětlení a DOÚO
SO 05-62-01 Žst. Mstětice, rozvod nn a osvětlení
SO 05-62-02 Žst. Mstětice, DOÚO
SO 05-62-03 Žst. Mstětice, přípojka vn 22kV pro TS
SO 06-62-01 Mstětice - Horní Počernice, zast. Zeleneč - rozvod nn a osvětlení
SO 06-62-02 Mstětice - Horní Počernice, provizorní odbočka Zeleneč - přípojka nn, osvětlení a DOÚO
SO 07-62-01 Žst. Praha Horní Počernice, rozvod nn a osvětlení
SO 07-62-02 Žst. Praha Horní Počernice, DOÚO
SO 09-62-01 odb. Skály, rozvod nn a osvětlení
SO 09-62-02 odb. Skály, DOÚO
SO 10-62-01 Odb.Skály - Praha Vysočany, provizorní odbočka Rajská Zahrada - přípojka nn, osvětlení, DOÚO
SO 11-62-01 Žst. Praha Vysočany, rozvod nn a osvětlení
SO 11-62-02 Žst. Praha Vysočany, DOÚO
SO 12-62-01 Odb. Balabenka - Praha Vysočany, NS Balabenka - úprava osvětlení a DOUO

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 02-61-01 Lysá nad Labem - Čelákovice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 03-61-01 žst. Čelákovice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 04-61-01 Čelákovice - Mstětice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 05-61-01 žst. Mstětice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 06-61-01 Mstětice - Horní Počernice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 07-61-01 žst. Praha Horní Počernice, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 08-61-01 Praha Horní Počernice - Skály, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 09-61-01 odb. Skály, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 10-61-01 Skály - Praha Vysočany, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 11-61-01 žst. Praha Vysočany, ukolejnění kovových konstrukcí
SO 12-61-01 Praha Vysočany - Balabenka, ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 03-65-01 NS Čelákovice, vnější uzemnění

V dalších částech textu jednotlivé výše popsané provozní a stavební objekty více či méně stručně technicky popisuje, přičemž významný podíl je věnován popisu železničních zabezpečovacích zařízení, elektrického napájení, organizace železničních stanic, výhybek. Následuje podrobný popis charakteru na železničním svršku a spodku zvláště podle jednotlivých úseků stavby (samostatné stavební objekty), popis nástupišť v jednotlivých železničních stanicích, popis železničních přejezdů. Poněkud podrobnější popis následuje pro objekty charakteru železničních mostů (cca 30 objektů) podle staničení se zdůrazněním nové podoby mostu přes Labe u Čelákovice jako stěžejního objektu této kategorie, analogie platí pro cca 30 propustů, detailní je prezentace popisu u přeložek sítí, komunikací (více jak 70 objektů), 18 protihlukových objektů (17 PH stěn). Následuje popis stavebních objektů typu budov, přístřešků, orientačního systému, demolic (10 objektů) a přiblížení změn trakčních a energetických zařízení. S ohledem na prezentovaný rozsah jednotlivých objektů zpracovatelský

tým posudku nepokládá za účelné provádět jakýkoli dílčí výtah a odkazuje na text dokumentace ze str. 27 až 104.

Stanovisko zpracovatele posudku k základním údajům o záměru:

Předkládaná dokumentace v této části podává souhrnné informace o záměru a jeho technických parametrech a dokládá celkovou technickou a provozně technickou komplikovanost celého záměru. Již z výše nastíněného přehledu jednotlivých objektů je zřejmé, že není v možnostech stručné a zcela srozumitelné prezentace kvalitně, přehledně a přitom souborně popsat jednotlivé součásti záměru, v souboru řady detailních technických údajů (a velkém množství jen odborně zainteresované veřejnosti známých zkratek a technických termínů) se zcela vytrácí aspekt přípravy území staveniště, fáze realizace, zdůraznění stavebních postupů, přiblížení prostorů zařízení staveniště apod. Text je tak zahlcen množstvím detailních provozně technických údajů na úkor informací, které jsou stěžejní pro následné hodnocení vlivů. Uvedený způsob byl zřejmě jednou z možností, jak vtěsnat maximum technických údajů a parametrů celého záměru do uceleného bloku, ale na úkor zdůraznění stěžejních objektů záměru, významných pro hodnocení vlivů (mosty, propusty, protihlukové zdi, demolice, zásadní prostorové úpravy ve stanicích apod.), ze kterých by bylo možno získat odrazové informace o (zejména prostorových) nárocích posuzované stavby na jednotlivé složky krajiny a obytného prostředí. Chybí např. i významné údaje o následné rekultivaci, začlenění posuzovaného záměru do území (sadové úpravy) apod. Snaha o popis maximálního množství dílčích objektů a souborů tak vedla k určitému zneprůhlednění textu. Závěrem k této kapitole lze z pohledu zpracovatelského týmu posudku konstatovat, že podrobnost této kapitoly jde významně na úkor celkové vypovídací schopnosti dokumentace, protože z celkových 246 stran dokumentace je v podstatě až na str. 105 předložen popis jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů, z nichž řada nemá absolutně žádný význam ve vztahu k procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ve světle výše uvedených souvislostí pak bylo nutné u stěžejních objektů záměru, které vykazují evidentně významnější prostorové či technické nároky na prostředí, území nebo mohou být rizikové z hlediska ochrany určujících zájmů ochrany životního (a přírodního) prostředí, vyžádat doplňující stavebně technické, technologické či prostorové údaje a souvislosti (viz příloha č. 2), aby bylo vůbec možno v posudku reagovat na některé připomínky některých subjektů (zejména konkretizace činnosti a rozsahu prací při řešení z hlediska potenciálních zásahů a dopadů stěžejního objektu mostu přes Labe, v úseku podél EVL Písciňny u Byšiček, kontext úprav toků Čelákovice, Mstětice, parametry některých propustů aj.) .

Termín realizace a dokončení, dotčené územně samosprávné celky

Dokumentace uvádí následující skutečnosti:

- ✓ termín zahájení: 2014
- ✓ termín dokončení: 2017

Prezentuje dále souborně dotčené územně samosprávné celky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ze strany zpracovatelů posudku bez zásadnějších připomínek s tím, že dle platného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je možné dobu platnosti stanoviska prodloužit na 5 let. K prezentaci územně samosprávních celků bez připomínek.

Výčet navazujících rozhodnutí a správních úřadů, které je budou vydávat

Zpracovatel dokumentace specifikuje jednotlivá rozhodnutí, která budou nezbytná pro případnou realizaci předkládaného záměru na str. 105 a 106 posuzované dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvažované kapitole bez závažnějších připomínek, mohla být uvedena rozhodnutí (souhlasy) se závěry ZPF. Navazující rozhodnutí nesouvisí se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, protože bezprostředně souvisí s příslušnými složkovými zákony, a proto jejich výčet nijak nemůže ovlivnit závěr procesu posuzování vlivů na životní prostředí v rámci posuzovaného záměru, i když v posuzované dokumentaci není zcela úplný, jak vyplývá z kontextu vyhodnocených vlivů.

II.2.2. Údaje o přímých vlivech na životní prostředí

II.2.2.1. Údaje o vstupech

1. Půda

K záborům ZPF Dokumentace deklaruje, že vyhodnocení dopadu stavby na zemědělský půdní fond, vč. výpočtu výše odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu a mapového zpracování, je obsahem přílohy dokumentace – Zemědělská příloha.

Autorský tým předkládá jednak charakteristiku půd podle druhu půd, jednak tabelární odhad rozsahu odnímaných půd pro celou stavbu, která vyvolá trvalé odnětí půdy ze ZPF fondu v katastrálních územích Čelákovice, Hloubětín, Horní Počernice, Jirny, Káraný, Kyje, Lysá nad Labem, Mstětice, Nehvizdy, Vysočany, Záluží u Čelákovic, Zeleneč. Odhadovaný rozsah odnímaných ploch činí 9,89 ha, z toho na přeložky Čelákovice a Mstětice připadá 2,60, resp. 4,29 ha. Výraznou většinu záboru představuje orná půda (8,24 ha), druhou nejvýznamnější dotčenou kategorií jsou trvalé travní porosty (1,37 ha). Je dále uveden přehled podílu jednotlivých tříd ochrany, kdy je výrazně dotčena půda v I. třídě ochrany (8,32 ha), podíl záboru dalších tříd ochrany je téměř rovnoměrně rozdělen (půdy ve III. a IV. třídě kolem 0,5 ha, půdy ve II. třídě 0,36 ha, v V. třídě 0,14 ha). Je provedena podrobná analýza dotčených hlavních půdních jednotek ve smyslu 2. a 3. číslice kódu BPEJ, dále i rozbor sklonitosti, skeletovitosti, expozice podle 4. a 5. číslice kódu BPEJ. Kapitola dále rozvádí potřeby skrývek podle úseků.

Prezentuje dále potřeby dočasných záborů s tím, že tyto budou realizovány v době max. do 1 roku a po ukončení stavebního úseku budou obratem ohumusovány a rekultivovány. V rámci přípravné dokumentace byly vytipovány pozemky pro umístění zařízení staveniště (ZS). Tyto plochy byly určeny jako možné plochy pro umístění ZS, nikoliv jako potřebné, či nutné. Rozsah ploch bude upřesněn jak v dalším stupni projektové dokumentace, tak zejména při výběrovém dodavatelském řízení. Následuje prezentace poloh předpokládaných zařízení staveniště, které jsou dle dokumentace situovány převážně na pozemcích ČD/SŽDC. Hlavní stavební dvůr většího rozsahu s administrativní a výrobní základnou se určí po rozhodnutí o dodavatelském systému. Plochy ZS mimo pozemek ČD/SŽDC jsou navrženy podle potřeby a místních podmínek většinou u objektů umělých staveb. Tyto plochy budou sloužit zejména k vjezdu stavebních strojů na staveniště, k odstavení nekolejových vozidel a ke skladování a k přípravě materiálu. U objektů s menším rozsahem prací nejsou plochy ZS uvedeny. Deponie, mezideponie a skládky byly zjišťovány v průběhu prací. Závěrem k části dočasných záborů dokumentace uvádí, že na pozemcích mimo bude předběžně zjištěno, zda se nacházejí na ZPF. V případě, že ano, pak bude požádáno o povolení k dočasnému záboru ZPF pro potřeby stavby na dobu do 1 roku a poté, po využití, bude pozemek zpětně rekultivován na původní plochu.

K záborům PUPFL dokumentace uvádí, že pro vyhodnocení potřebných záborů lesní půdy pro stavbu optimalizace a zpracování potřebných údajů k žádosti na odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) byla v rámci další projektové dokumentace zpracována Lesní příloha. Tato příloha byla poskytnuta jako podklad pro zpracování dokumentace EIA a je i v její příloze. Pro dotčené lesní porosty jsou uvedeny údaje z LHP a LHO pro dotčené parcely (části parcel). Závěrem dokumentace prezentuje, že celkem k odnětí na PUPFL je výměra 135 m² plochy trvale a 218 m² dočasně do 1 roku, k odnětí nedojde v lesních porostech ani jejich okrajích. Jde o zábory PUPFL v k.ú. Lysá nad Labem, Horní Počernice a Hloubětín::

- trvalý zábor na p.p.č. 3969/1 a 3969/2 v celkovém rozsahu 106 m², k.ú. Horní Počernice
- trvalý zábor v k.ú. Lysá nad Labem na p.p.č. 1446/2 o výměře 29 m², dočasný zábor do jednoho roku v celkovém rozsahu 213 m² na p.p.č. 1352, 1935, 1940/1, 1942, 1945, 1946

- dočasný zábor do jednoho roku v k.ú.Hloubětín v celkovém rozsahu 5 m² na p.p.č. 1365/1

Dokumentace dále prezentuje pozemky v PUPFLU do 50 m od obvodu stavby, které nebudou dotčeny zábořem, dále odkazuje na polohu v OP lesa.

Prezentuje ochranná pásma okolí trati a ochranná pásma elektrických vedení (včetně el. trakce). Prezentuje ochranná pásma plynovodů, vodovodů, kanalizací.

Pro OP ochrany vod uvádí, že z hlediska ochrany vod je velmi citlivé území mezi Labem u Čelákovic a Lysou nad Labem, kde je vyhlášeno ochranné pásmo vodních zdrojů "Káraný", popisuje přechody přes vodoteče.

Dále stručně prezentuje zvláště chráněná území přírody –PP Cihelna v bažantnici a Chvalský lom, PR Hrbáčkovy tůně, stavba zasahuje do OP těchto ZCHÚ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Proti předloženému pojetí kapitoly není nutno vznášet zásadnější připomínky.

Deklarovaná příloha dokumentace k poměrům ZPF je příloha č. 5 Geotechnický průzkum – pedologický průzkum, v jejímž úvodu je konstatováno, že pedologický průzkum byl proveden na účelem získání podkladů pro bilanci kulturních vrstev půdy, resp. pro vynětí pozemků ze ZPF a provedení skrývek v místech výstavby přeložek řešené železniční trati. Text dokumentace nepochybně vychází z širšího podkladu, než je doložená příloha č. 5 a není nutno v zásadě vznášet k prezentaci záborů ZPF připomínky, popisy jsou korektní a pro účely posouzení je lze pokládat v zásadě vyčerpávající.

Rovněž prezentace záborů PUPFL je korektní, jen nelze v přílohách dokumentace najít onu deklarovanou lesní přílohu, na kterou je na str. 115 a dalších (není ani na internetu v IS EIA pod kódem OV1100).

Chybí bližší prezentace OP vodních zdrojů a podrobnější popis (kontext) OP Káraný v této kapitole k ochranným pásmům, tyto aspekty jsou uvedeny až v popisu vod v části C.2 na str. 186 a násl.

K prezentaci ostatních ochranných pásem bez připomínek.

2. Voda

Dokumentace konstatuje, že po dobu výstavby bude nutné zajistit zásobování vodou pro pokrytí potřeby stavebních čet.

Předpokládaná (normová) spotřeba vody na jednoho pracovníka je 5 l/osobu/směnu a pro osobní hygienu 120 l/osobu/směnu.

Vzhledem ke skutečnosti, že není znám počet pracovníků, nelze stanovit celkovou potřebu vody pro sociální zázemní stavby.

Dále dokumentace uvádí, že v rámci optimalizace trati Vysočany – Lysá nad Labem vznikne potřeba pitné vody pro nové provozní objekty, a to zejména pro sociální zařízení pracovníků. Je předpokládána celková roční spotřeba 1815 m³/rok, která s výjimkou provozní budovy v Mstěticích, bude realizována napojením na vodovodní řad. Provozní budova v Mstěticích bude zásobována

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nároky na technologickou vodu v etapě vlastní výstavby nebyly v etapě zpracování zadání stavby specifikovány. Hlavní spotřeba se předpokládá u standardních dodavatelů betonů a maltových směsí v regionu. Technologická voda bude spotřebována pro:

- ⇒ výrobu betonových a maltových směsí
- ⇒ kropení betonů během tuhnutí

- ⇒ kropení rozestavěných částí stavby a technologických komunikací jako ochrana proti nadměrnému prášení
- ⇒ očištění vozidel a stavebních strojů

Předpokládaná spotřeba vody na jednoho pracovníka bude odvozena z přílohy 12 vyhlášky číslo 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu. Celkové nároky na vodu v etapě výstavby budou specifikovány v další projektové přípravě. Veškeré nakládání s vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách.

Ve vztahu k etapě provozu bez podstatnějších připomínek.

3. Surovinové a energetické zdroje

Dokumentace bilancuje nároky na elektrickou energii. Ve vztahu ke stavebním materiálům je v dokumentaci uvedeno, že druh a množství surovin potřebných k výstavbě přeložky trati bude podrobněji specifikováno v dalším stupni projektové dokumentace. Dovoz materiálu bude plně v kompetenci dodavatele stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku

V rámci výstavby budou používány běžné materiály a suroviny. Používané materiály musí splňovat požadavky na zdravotní nezávadnost. V rozhodujícím množství budou v rámci výstavby záměru uplatňovány materiály používané do konstrukčních vrstev vozovky, materiál do násypů a ocelové konstrukce, dále pak materiály pro rozvod elektrické energie, beton, materiály pro povrchovou úpravu apod.

Kromě toho budou spotřebovávány pohonné hmoty - ve fázi realizace pro provoz stavební techniky.

Na základě dostupných podkladů není v této fázi projektové dokumentace možné jednoznačně stanovit objemy hlavních surovin a materiálů potřebných k realizaci výstavby, stejně jako dodavatele těchto surovin a materiálů. Tomuto tématu bude dle dokumentace věnována pozornost v následujících stupních přípravy.

Uvedené bilance jsou nezbytné zejména ve vztahu k POV stavby a vyvolaným nárokům na dopravu v etapě výstavby k upřesnění velikosti a významnosti vlivů na akustickou situaci v etapě výstavby jakož i k jednoznačnému dokladování přepravních tras nezbytných pro etapu výstavby. V tomto smyslu je také formulováno jedno z doporučení do návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Dokumentace konstatuje, že po dobu stavby budou využívány komunikace, které nejsou v posuzovaném materiálu specifikovány. Je pouze uvedeno, návrh zařízení staveníšť byl proveden tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Dále je uvedeno, že hlavní přepravní trasy budou vedeny po stávajících silnicích II. a III. třídy a po místních komunikacích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že z dokumentace zejména vyplývá, že v této fázi projektové přípravy nelze spolehlivě stanovit vyčerpávajícím způsobem přepravní trasy pro

etapu výstavby, ani objem přepravovaných hmot. Ve vztahu k uvedeným skutečnostem jsou v další části předkládaného posudku formulována odpovídající doporučení k této problematice do návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

Metodicky by v této kapitole měly být uvedeny i informace o výhledovém rozsahu dopravy na posuzovaném úseku železnice.

II.2.2.2. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Dokumentace konstatuje, že v souvislosti s plánovanou modernizací trati lze očekávat emise ze stavební techniky jako plošné a liniové zdroje a z provozu recyklační linky. Tyto jsou v dokumentaci označeny za malé a málo významné.

Dále dokumentace uvádí, že zdrojem znečištění ovzduší, zejména prašnými částicemi, bude provoz recyklační linky kameniva z kolejového lože, která bude umístěna na vybrané ploše pozemků ČD – pravděpodobně v žst. Mstětice dostatečně daleko od obytné zástavby.

Pro etapu provozu dokumentace neočekává žádnou produkci emisí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jako plošné zdroje budou v průběhu výstavby působit jednotlivá staveniště (ale i další plochy zbavené vegetace), kde bude docházet zejména ke znovuzvření již usazených prachových částic (sekundární prašnost). Při pokládce živичného povrchu (překládané komunikace) lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a v malém množství také uhlovodíky. Případné deponie výkopového materiálu bude třeba umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv na obyvatelstvo (zejména prašnost).

Liniovými zdroji budou během stavby zejména staveništní komunikace a nákladní doprava, odvázející vytěženou zeminu a přivážející potřebný stavební materiál.

Dokumentace nijak nebilancuje ani neodhaduje emise částic PM₁₀ ani emise ze stavební techniky.

Ve vztahu k vlivům recyklační linky nelze zaujmout objektivní stanovisko, protože dokumentace neobsahuje relevantní informace.

Lze předpokládat, že z technického hlediska se jedná o využití recyklační technologie sestávající z přesně definovaných procesních etap:

- *Etapa příjmu vstupní suroviny – musí to být materiál pokud možno stejných konkrétních vlastností. V tomto případě se jedná o odtěžené kamenivo ze železničního svršku*
- *Etapa třídění vstupního materiálu – probíhá odhlinění, oddělení jiných nežádoucích příměsí jako kovů, dřeva, plastů atd. a odprášení za použití síťových sestav*
- *Etapa drcení – vytríděný materiál je dle potřeby drcen v příslušném drtiči na potřebné velikostní frakce*
- *Etapa třídění – předdrcený materiál je dále tříděn na síťových strojích na jednotlivé požadované frakce a s pomocí magnetického separátoru je odloučeno železo a železné kovy.*

Jak vyplývá z popisu technologie, strojní vybavení musí zajistit nakládání materiálu do násypky zařízení, drcení a třídění vystupující směsi částic. K tomuto cíli jsou užívány buď samostatné drtiče a tříděče nebo různě kombinované mobilních stroje:

- *primární čelistový drtič kombinovaný s odhliněním a odstraněním dalších nežádoucích příměsí*
- *sekundární kuželový drtič kombinovaný s třísíťovým tříděčem*

- kombinovaný odrazový drtič s třidičem, umožňující vracet velkou frakci zpět do násypky drtiče
- čelistový drtič s magnetickou separací železa a železných kovů s váhou
- třidiče používající vibrační rošty či síta

Lze konstatovat, že vybraný zhotovitel stavby, který bude provádět recyklaci šterku z kolejového lože, musí doložit investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě §17 zákona č. 86/2002 Sb., případně platná právní rozhodnutí vydaná na základě předchozích právních předpisů o ochraně ovzduší.

Výše uvedený požadavek související s §17 zákona o ochraně ovzduší vyplývá jasně z příslušné složkové legislativy a tudíž není nezbytné tyto náležitosti vyžadovat v rámci procesu EIA.

2. Odpadní vody

Dokumentace konstatuje, že s posuzovaným záměrem je spojen vznik následujících druhů odpadních vod:

- **Splaškové odpadní vody** budou vznikat na stavbě ve velmi omezeném množství. Důvodem je použití chemických WC na jednotlivých zařízeních stavenišť. Sociální zařízení, včetně sprch pro pracovníky bude situováno do prostorů stavebních dvorů
- **Srážkové vody**, kdy je uvedeno, že v době vypracování posuzovaného materiálu není řešen způsob odvedení srážkových vod ze stavebních dvorů, zařízení stavenišť a recyklačních ploch. Dokumentace pouze uvádí, srážkové vody budou odváděny do stávajících místních odvodňovacích zařízení s tím, že kvalita srážkových vod může být ovlivněna:
 - skladbou provozu a technickým stavem vozidel a mechanismů
 - způsobem odvodnění ploch
 - způsobem ošetřování ploch v zimním období
 - klimatickými podmínkami
- **Technologické odpadní vody** budou dle dokumentace vznikat pouze v minimálním množství s tím, že kvalitu těchto odpadních vod nelze doposud přesně specifikovat, protože není znám zhotovitel stavby.

Dokumentace dále specifikuje odpadní vody v rámci provozu s důrazem na řešení splaškových odpadních vod ze sociálních zařízení nových provozních budov s lidskou obsluhou na optimalizované trati, popisuje stručně i kanalizační systémy jednotlivých sídel, ve kterých budou nové budovy řešeny, propočítává ekvivalenty těchto splaškových vod. Bilancuje dále srážkové vody z jednotlivých úseků trati s tím, že zvláště jsou vyhodnoceny úseky u Čelákovic a úseky žst. Praha-Horní Počernice, Praha-Vysočany (ve všech případech rozlišení odvodu do toku nebo kanalizace).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že veškeré nakládání s vodami musí být v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a souvisejícími předpisy. V tomto kontextu musí být stanoven způsob zneškodňování vod srážkových a splaškových během výstavby, povrchové vody ze stavební jámy vypouštěné do vodních toků musí být předčištěné tak, aby splňovaly limity stanovené správcem vodních toků respektive v dokumentaci nijak blíže specifikovaných „místních odvodňovacích zařízení“.

V tomto smyslu jsou formulována v rámci další části posudku odpovídající doporučení zpracovatelů posudku.

K prezentaci odpadních vod ve fázi provozu bez podstatnějších připomínek, kontext splaškových vod z nových provozních budov bude muset být řešen v projektové dokumentaci pro tyto stavby na základě připomínek správců kanalizačních sítí a podle požadavků vodoprávních úřadů.

3. Odpady

Dokumentace uvádí, že při realizaci posuzované stavby a jejím následném užívání vzniknou odpady různých skupin a druhů a to jak v kategorii „ostatní“ tak odpady kategorie „nebezpečný“. Je uvedeno, že zadavatel stavby je povinen postupovat při veškerém nakládání s těmito odpady (tzn. jejich soustředování, shromažďování, skladování, přepravě a dopravě, využívání, úpravě, odstraňování atd.) dle příslušných platných legislativních opatření v oblasti nakládání s odpady. Dále jsou uvedeny některé povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech a souvisejících předpisů. Dokumentace obsahuje přehled odpadů vznikajících v etapě výstavby, pro etapu provozu uvádí, že při provozu záměru bude vznik odpadu minimální. Bude se jednat zejména o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby komunikací. Množství produkovaného odpadu však není v dnešní době možno stanovit.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kapitola je zpracovaná v dostatečné hloubce pro posouzení. Doporučení vyplývající z problematiky nakládání s odpady jsou uvedena v příslušné části předkládaného posudku. Vzhledem ke skutečnosti, že dle technického popisu stavby bude zasahováno i do tělesa dráhy, lze vyslovit předpoklad, že struktura prezentovaných vznikajících odpadů nemusí být konečná, což se však nemůže nijak výrazněji projevit na následném vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů v důsledku ukládání odpadů. Okrajově lze upozornit na skutečnost, že u některých prezentovaných odpadů (např. 17 04 05) je povinností postupovat v souladu se zákonem o odpadech, protože jsou-li uvedeny jako odpad, je s nimi tak třeba nakládat – tedy předávat k využití případně odstranění osobě oprávněné podle § 12 odst.3 zákona o odpadech. Toto konstatování by však nemělo významněji ovlivnit závěry procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

4. Ostatní výstupy (hluk, vibrace, zápach)

K hluku dokumentace konstatuje, že významným impaktem provozu a stavby železniční tratě je hlučnost. V kapitole je uváděna základní legislativa, hygienické limity, dále je citována podstatná část hlukové studie, která je samostatnou přílohou posuzované dokumentace.

K vibracím dokumentace uvádí, že výskyt vyšších hodnot vibrací, než jsou max.přípustné hodnoty nelze předem vyloučit, je však nutné připomenout, že modernizací tratě se nemění její poloha, dochází pouze k výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími. Zdůrazňuje kvalitativní pozitivní efekt této okolnosti.

K radioaktivnímu záření dokumentace konstatuje, že provoz není zdrojem radioaktivního záření, zdůrazňuje potřebu měření případného úniku radonu pro výstavbu nových objektů pro bydlení či pro pobyt osob obsluhy.

K elektromagnetickému záření dokumentace konstatuje, že technologická zařízení, která mohou (byť v minimální míře) produkovat elektromagnetické záření (např. transformátory) jsou většinou umístěna v odpovídajících prostorách na vhodných pozemcích s přístupem pouze

pro občasnou obsluhu (např. sdělovací a zabezpečovací technika). Ohrožení veřejnosti zářením ve stanicích i jinde je v současnosti v rámci přípravy projektu předem vyloučeno.

K zápachu dokumentace prezentuje pouze některé obecnější okolnosti vzniku pachových emisí pro fázi výstavby z automobilové nákladní dopravy.

Stanovisko zpracovatele posudku

Z hlediska specifikace kapitoly týkající se problematiky hluku a vibrací lze ze strany zpracovatelů dokumentace vznést následující námitky:

- *není patrné, proč jsou vůbec v této kapitole uváděny údaje a informace, které zjevně do této kapitoly nepatří*
- *není patrné, proč jsou do této kapitoly zkopírovány celé pasáže hlukové studie*
- *není patrné, proč jsou v této kapitole na teoretické úrovni komentovány limity pro hluk z etapy, když z hlediska vlivů tato problematika není výpočtově ani nijak jinak podrobněji řešena*

Dokumentace uvádí, že samostatnou přílohou je příloha B.3.2.2. Měření hluku a vibrací. Takovou přílohu posuzovaná dokumentace neobsahuje. Pouze součástí hlukové studie je kapitola 6. Měření hluku a vibrací. Vyhodnocení je uvedeno v této studii na straně 29, i když se metodicky opět jedná o vlivovou část, která měla být komentována a vyhodnocena v jiné části dokumentace.

V tomto smyslu jsou formulována doporučení v další části předkládaného posudku.

K ostatním částem kapitoly není nutno vznášet zásadnější námitky, i když jde někdy spíše o obecnější konstatování než popis příslušných typů výstupů.

5. Doplnující údaje

Dokumentace konstatuje, že realizace optimalizace železniční trati mezi Prahou a Lysou nad Labem nebude představovat významný zásah do krajiny. Rekonstrukce a nová výstavba nebude dle dokumentace vyžadovat terénní úpravy velkého rozsahu a zásahy do krajiny nebo do charakteru městské části.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dle názoru zpracovatelů posudku nelze vyloučit možnost takových biologických vlivů, které jsou představovány možným šířením neoindigenofytů v souvislosti se zemními pracemi, jakož nelze vyloučit i riziko případného zavlečení „nepůvodních“ druhů rostlin v rámci vegetačních úprav. Proto odpovídající doporučení je komentováno v příslušné části předkládaného posudku a je zahrnuto v návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

II.2.3. Stručný popis životního prostředí pravděpodobně významně ovlivněného

V této části dokumentace jsou popsány následující charakteristiky životního prostředí dotčeného území. Konkrétně:

♦ Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik

územní systémy ekologické stability krajiny

Dokumentace na str. 163 konstatuje, že v zájmovém území stavby se nachází lokální, regionální i nadregionální prvky ÚSES. Pokračuje popisem dotčených bioregionů 1.5 Českobrodského a 1.7 Polabského. Prezentuje tabelární popis prvků nadregionálního a regionálního ÚSES včetně katastrů, staničení a kontextu polohy trati k vymezeným prvkům (vzdálenost apod.). pro lokální ÚSES zdůrazňuje, že trať funguje v ploché bezlesé krajině do

značné míry jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Následuje opět stručná textová a podrobná tabelární prezentace prvků ÚSES lokální úrovně včetně k.ú., staničení trati a polohy (vzdálenosti). Upozorňuje, že vzhledem k vysokému stupni zornění a malému zastoupení přírodě blízkých prvků je většinu prvků systému ekologické stability nutno založit. Vymezení prvků ÚSES je doloženo v mapové příloze 1:10.000 (celkem 3 situace).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Není zcela zřejmé, proč po úvodní kapitole k ÚSES na srov. 163 dokumentace je text přerušen popisem dalších obecně chráněných prvků, zvláště chráněných území, popisem Natura a teprve následně je předložen vlastní popis prvků ÚSES v dosahu posuzované stavby na str. 172 až 175. Jinak k věcnému pojetí kapitoly není nutno vznášet zásadnější připomínky, hlavní město Praha upozorňuje že v seznamu dotčených prvků ÚSES na str. 172 – 173, resp. na str. 229) chybí regionální biokoridor (R4/38 dle ÚP, RK 1150 dle ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES ČR), který je vymezen v souběhu s železniční tratí mezi odbočkou Skály a Chvalským lomem. Přitom deklaruje, že zásadní vliv na objektivitu posouzení záměru však tento nedostatek nebude mít. Popis bioregionů, doslovně převzatý z publikace Culka (1995, ed.) ale zatěžuje dokumentaci množstvím balastního textu. K prezentaci v mapovém podkladu bez připomínek.

zvláště chráněná území a přírodní parky

Dokumentace podrobně prezentuje kontaktní ZCHÚ přírody – na území hl. města Prahy PP Cihelna bažantnice a PP Chvalský lom (stávající trať /násep/ tvoří vždy jednu hranici ZCHÚ), pro Středočeský kraj PP kilovka-Grado (mimo kontakt s tratí, cca 0.09 km) a PR Hrbáčkovy tůň (0,03 až 0,3 km s tím, že násep místy prochází OP ZCHÚ). Jsou uvedeny předměty ochrany, mapové vymezení,

Dále deklaruje absenci přírodního parku v kontaktu s řešeným územím, upozorňuje na nejbližší PPK Klánovice-Čihadla a Smetánka na území hl.města Prahy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek..

Lokality Natura 2000

Dokumentace prezentuje v rámci kapitoly C.1 lokality EVL CZ0214007 Káraný.-Hrbáčkovy tůň u Čelákovice a EVL CZ 0210730 Píščina u Byšiček, extrahuje základní popisy kontextu polohy z naturového hodnocení RNDr. Veselého. Deklaruje, že stavba zasahuje do ochranného pásma (50 m) území soustavy NATURA 2000. Ke stavební činnosti v ochranném pásmu NATURY bude požádáno o souhlas orgánu ochrany přírody (Krajského úřadu Středočeského kraje). V rámci kapitoly C.2 přepisuje části naturového hodnocení z citované přílohy.

Stanovisko zpracovatele posudku

Není zcela zřejmé (a důvodné), proč autorský tým dokumentace dělí informace k soustavě Natura 2000 do obou podčástí popisné části C dokumentace, navíc v popisech lokalit Natura 2000 v rámci podčásti C.2 je extrahována podstatná část textu naturového hodnocení Dr. Veselého z hlediska popisu vlivů záměr na tyto lokality. Uvedená okolnost výrazně ztěžuje orientaci v textu dokumentace. Poněvadž součástí Dokumentace je samostatné naturové hodnocení, komentář věcných aspektů popisu lokalit soustavy Natura 2000 (a jejich předmětů ochrany) je součástí zákonem vyžadovaného Posouzení uvedeného naturového hodnocení do posudku. Toto Posouzení je Přílohou č. 3 předkládaného posudku. Vlastní lokality Natura 2000 nemají ze zákona žádná ochranná pásma do doby, než se podle českého právního řádu

stanou zvláště chráněnými územími ve smyslu zákona, kdy v rámci implementace je vypracován návrh plánu péče o tato území (v případě, že EVL jsou již stávajícími ZCHÚ, je provedena aktualizace plánu péče se zřetelem k předmětům ochrany EVL).

významné krajinné prvky

Dokumentace zdůrazňuje především kontext křížení (nebo kontakt) VKP vodních toků, případně niv (pokud je lze v terénu vymezit s ohledem na upravenost toku), stavba dle dokumentace kříží VKP ze zákona. V rámci dotčení toků a jejich niv jde dle dokumentace následující toky (nivy) na trase trati: Jirenský potok u H.Počernic, Čelákovický potok mezi Mstěticemi a Zálužím, Zálužský potok u Čelákovic, Labe a Hrbáčkovy tůň u Čelákovic, Mlynařice a Černava u Lysé nad Labem. Dále je deklarován kontakt s VKP lesů ve vztahu k tomu, že stavba probíhá v OP lesů. Dokumentace jako VKP mimořádného významu hodnotí občasně mokřady oboustranně kolem km 16,6 západě od Zelenče. Prezентuje dále registrované VKP Park v Čelákovících, Les u Jiřiny v Sedlčáncích, Hrbáčkovy tůň v Sedlčáncích, Na Šibeníku v Záluží a bezejmenný prvek ZÁ 3-návrh v Záluží.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadnějších připomínek, údaje jsou korektní. Ve vztahu k deklarovaným záborům PUPFL mohlo být v kapitole k VKP konkretizováno, zda na tomto PUPFLu jsou lesní porosty lokalizovány či nikoli.

památné stromy

Dokumentace se touto okolností nezabývá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V kontaktu se zájmovým územím se nachází památný strom javor klen u žst. Mstětice, neměl by být přímo dotčen, prochází kolem něho ale účelová komunikace, která vede k železničnímu mostku přes pravobřežní přítok Čelákovického potoka.

území historického, kulturního nebo archeologického významu

Dokumentace prezentuje poměrně obsáhlý seznam památkově chráněných objektů v blízkosti trati a zdůrazňuje dvě části pražské památkové rezervace Počernice-Chvaly a Hloubětín-Poděbradská a navrhovanou vesnickou památkovou zónu Bysičky. Upozorňuje rovněž na území archeologické ochrany a povinnosti při případných nálezech v úsecích mimo stávající těleso trati.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek, údaje jsou prezentovány korektně.

území hustě zalidněná

Dokumentace konstatuje, že jde o relativně hustě obydlené území kolem trati, včetně výrazného rozvoje obytných území ve středočeských obcích jako důsledek expanze urbanizace z hl. města Prahy. Odhaduje dotčení cca 1200 obyvatel žijících v dosahu železniční trati a dotčením navazující činností cca 10.000 – 12.000 obyvatel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek, blíže viz komentář k vlivům na obyvatelstvo..

území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých ekologických zátěží)

Dokumentace připomíná vysokou zátěž zájmového území intenzivní rostlinnou výrobou, zátěž

stavebními aktivitami v důsledku expanze urbanizace (bydlení, komerční areály), upozorňuje na charakter území se zhoršeným stavem ovzduší. Z hlediska starých ekologických zátěží dokumentace uvádí, že bylo odebráno 142 vzorků z konstrukčních vrstev pražcového podloží na chemickou analýzu zemin s výstupem, že půda je zatížena zejména v některých partiích olovem, ale jinak lze uvažovat i o možnosti jejího dalšího využití ve směsích s jiným materiálem. Výsledky testů jsou v přílohové části dokumentace. Ekologická zátěž v území však bude v rámci optimalizace trati zcela sanována, neboť kontaminované štěrkové lože a zeminy budou odtěženy, vytrženy a kontaminovaný materiál buď bude uložen jako odpad na příslušnou skládku, popř. může být předán k provedení dekontaminace nebo výrobě směsných směsí zeminy k dalšímu využití. Je dále upozorněno, že na základě evidence starých zátěží v úseku optimalizované železniční trati se nacházejí silné staré zátěže pouze v úseku mezi ž.st. Praha –Vysočany a ž.st. Horní Počernice (na území hl.m.Prahy), většinou jde o staré skládky odpadového materiálu nebo o kontaminaci působením podniku Benzina a dalších v okolí. V daném úseku je evidováno cca 20 starých zátěží různě vzdálených v okolí žel. trati, je upozorněno na okolnost při nakládání s materiálem - předběžnou kontaminaci okolí trati z jiných zdrojů než jsou drážní pozemky a provozy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez zásadnějších připomínek, prezentaci lze pokládat za korektní. Deklarovaná příloha dokumentace o výsledcích testů kontaminace ale nebyla přiložena.

extrémní poměry v dotčeném území

Dokumentace prezentuje v zásadě absenci takových poměrů v zájmovém území, pouze zmiňuje, že Nad tratí severně – v Hloubětíně u hřbitova a při území PR Cihelna v bažantnici jsou výše nad tratí evidována sesuvná území, zatím bez souvislosti s tratí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na charakter zájmového území se extrémní jevy nepředpokládají.

◆ **Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**

Ovzduší a klima

Dokumentace konstatuje, že zájmové území spadá dle Quittovy klasifikace do oblasti T2. Dále dokumentace na str. 181 konstatuje, že k výpočtu ročních koncentrací a četností překročení zvolených hraničních koncentrací byl použit odborný odhad větrné růžice ČHMÚ.

Dokumentace dále uvádí, že mezi zdroji znečišťování ovzduší převažuje jednoznačně doprava, a to automobilová, tak letecká a železniční.

Dokumentace dále uvádí, že z hlediska imisí je rozhodující, že území se nachází na hranici oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší s centrem v Praze a že se zhoršené ovzduší projevuje prakticky až do města Čelákovice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelský tým posudku soudí, že náplní této kapitoly měl být popis imisní situace zájmového území. Tato informace v dokumentaci na rozdíl od jiných nekonkrétních údajů v dokumentaci uvedena není.

Není patrné, kde a co bylo vyhodnoceno z hlediska informace v dokumentaci na str. 181, kde je uváděna informace o výpočtu ročních koncentrací a četností překročení zvolených hraničních koncentrací, protože žádný takový výpočet v dokumentaci předložené k posouzení uveden není.

Údaje uváděné v této jsou v zásadě nesouvisející s obsahovou náplní kapitoly a na místo nich mohlo být náplní této kapitoly uvedení imisního pozadí pro Středočeský kraj dle stanic AIM, pro území hlavního města Prahy dle modelu ATEM.

Protože však provoz záměru nebude zdrojem emisí ovlivňujícím imisní situaci zájmového území, lze nepochopení náplně této kapitoly ze strany zpracovatele dokumentace pro etapu provozu pokládat jen za méně významné metodické pochybení.

Voda

U povrchové vody dokumentace prezentuje příslušnost zájmového území ke třem povodím – Vltava od Berounky po Rokytku (1-12-01), Labe od Jizery po Vltavu (1-05-04) a Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07). Jsou uvedena dílší povodí 4. řádu, včetně jejich stručného popisu. Je dále prezentován podrobný tabelární přehled křížení optimalizované trati s vodními toky včetně názvu, staničení řešené trati, k.ú., č.h.p., správce toku, způsob křížení (stavební objekt).

Dokumentace dále prezentuje dotčená záplavová území: k.ú. Horní Počernice – Jirenský potok, k.ú. Čelákovice - Labe a k.ú. Káraný - Labe. Je upozorněno na omezení v aktivní zóně inundačního území pro Labe, je deklarován zakres těchto inundačních území v mapových podkladech.

Dále je uvedeno zhodnocení kvality vody ve významných vodních tocích Labe a Mlynařice, dále je popsáno odvádění odpadních vod v obcích dotčených výstavbou .

Kapitola dále zdůrazňuje, že stavba prochází - v úseku trati km 1,1 – 2,9 ochranným pásmem podzemního vodního zdroje II. stupně – vnější část (PHO II.b) – vodního zdroje Káraný a v úseku trati km 2,9 – 6,25 ochranným pásmem podzemního vodního zdroje II. stupně – vnitřní část (PHO II.a) – část ochranného pásma vodního zdroje Káraný – pro jímací řady Artésko a Sojovice. Je prezentován podrobný popis významu a stavu uvedených vodních zdrojů a jsou prezentovány základní hydrogeologické podmínky v místě uvedených ochranných pásem. Poloha hranic obou OP vodních zdrojů II. st. Je promítnuta do mapové přílohy dokumentace.

Následuje podrobný popis hydrogeologických poměrů v řešeném území, je konstatováno, že stavba neprochází žádnou CHOPAV a jsou rozvedeny aspekty zásobování obyvatelstva pitnou vodou a je zdůrazněn požadavek na ochranu zdrojů podzemních vod v rámci celé stavby.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu jak hydrologické sítě, tak podzemních vod i OP vodních zdrojů nejsou ze strany zpracovatele posudku zásadní připomínky, lze je jako vstup pro hodnocení vlivů na vody pokládat za korektní.

Půda

Dokumentace uvádí, že stavba bude probíhat převážně na stávajícím železničním náspu a v zářezech, tedy na pozemcích registrovaných jako ostatní půda, jen částečně na pozemcích s převahou orné půdy v nových úsecích trati. Následuje popis jednotlivých druhů půd v zájmovém území, kontexty skrývek a další údaje, převzaté z přílohy č. 5 dokumentace.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola v zásadě opakuje již některé z kapitoly B.II.1., včetně kontextu skrývkových prací. Zpracovatelský tým posudku by spíše očekával určitou konkretizaci druhů půd v dotčených úsecích nad rámec kapitoly B.II.1.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Dokumentace provádí dále zařazení do geomorfologických jednotek a prezentuje nadmořskou výšku zájmového území, zdůrazňuje urbanizaci a osídlení krajiny.

Dále uvádí, že geologické poměry se v místech trvalých záborů půdy z hlediska půdotvorných substrátů prakticky nemění, prezentuje předkvarterní geologický podklad a kvartérní pokryv

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelé posudku by spíše pro danou kapitolu ke geomorfologii předpokládali údaje ohledně charakteru krajiny, výškové členitosti apod., urbanizační aspekty nejsou aspekty geomorfologickými. Ke stručnému popisu geologických poměrů s ohledem na skutečnost, že prakticky nebude docházet k tvorbě výraznějších zářezů, lze konstatovat, že pro hodnocení vlivů na geofaktory v zásadě postačuje. Chybí zmínka o ložiscích nebo zájmech chráněných podle horního zákona v okolí řešení trati.

Fauna a flora

Dokumentace v části kapitoly o biotě, prezentované v rámci textu podčásti C2, předkládá fytogeografickou a geobotanickou charakteristiku dotčeného území.

Ve floristické části a prezentuje seznam lokalit biologického průzkumu, zejména s důrazem na systém ekologické stability, VKP či ZCHÚ. Prezentuje dále stručnou charakteristiku celkem 15 podrobněji řešených krajinných segmentů (v 18 podjednotkách). Pro každou (sub)lokalitu tabelárně dokládá seznam zjištěných druhů dřevin a seznam zjištěných druhů bylin. Na základě požadavků MHMP- odboru ochrany prostředí byl dále v jarním aspektu proveden průzkum na dalších 4 úsecích trati v Praze, opět s tabelárními seznamy. Konstatuje, že v porostech okolo železniční trati převažuje polopřirozená vegetace a zejména na území nádraží, seřadišť a komunikací pak druhotná ruderalní a synantropní květena, pro samotné těleso železniční trati je typický výskyt zejména ruderalních, často nepůvodních bylinných druhů, mezi kterými se vyskytují jak jednoleté nebo dvouleté druhy, tak druhy vytrvalé. Zdůrazňuje ojedinělost fenoménu vzniklého zřejmě působením železnice - písčitého útvaru u trati s paličkovicem šedavým a psinečkem, odpovídající narušovaným písčným dunám, který je dnes lokalitou EVL soustavy Natura 2000. Upozorňuje na to, že v okolí železniční trati bývá vyvinuta křovinná a dřevinná vegetace, která je převážně druhotná, s častým výskytem nepůvodních, vysazených nebo spontánně se šířících druhů, v daném případě ovšem tvořící v dlouhých úsecích zelený plášť železniční trati a jediný přirozený zelený koridor v otevřené zemědělské krajině. Uzavírá, že ve zkoumaném území nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný rostlinný druh uvedený v příloze III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. Nebyly zde nalezeny ani druhy, které by byly vysloveně vzácné, ohrožené nebo reliktní.

V rámci textu podčásti C.1 je uvedena zcela separátně dendrologická charakteristika porostů, kdy v úvodu jsou zdůrazněny zákonné důvody pro zásahy do dřevinných porostů podél trati. Dále tabelárně prezentuje 26 zjištěných druhů stromových a 17 druhů keřových dřevin. Dále dokumentace uvádí, že na základě požadavku odboru ochrany prostředí MHMP byla předběžným průzkumem podle trati na území hl.m. Prahy zhotovena předběžná studie větších úseků podle trati Lysá n.L.- Praha, Vysočany se záznamem počtu dřevin o obvodu 80 cm a vyšším ve výšce 130 cm nad zemí. Jsou uvedeny orientační počty dřevin, pravděpodobně dotčených kácením na základě pochůzek po trati a předběžné dokumentace k ÚR. Jde o tabelární seznam druhové skladby dřevin na 12 úsecích od nádraží Praha-Vysočany (včetně západního předpolí) po úsek Horní Počernice - Zeleneč s tím, že vpravo může být dotčeno 805 jedinců a vlevo 1275 jedinců. Za str. 177 je dále do tištěné verze dokumentace vložena dendrologická příloha, obsahující podrobnější tabelární shrnutí orientačních počtů dřevin a souborné druhové složení porostů v uvedených úsecích. Je konstatováno, že většina dřevin je relativně mladá, protože podél trati je prováděna pravidelná údržba (pokles frekvence údržby je patrný u částí trati přímo v Praze), která spočívá v prořezávce v pravidelném časovém odstupu. Většina dřevin je tedy mladší a současně v dobrém zdravotním stavu, zbytek dřevin jsou vzrostlé stromy na plochách nádraží, ze kterých budou vybrány ty, které nejsou v trase inženýrských sítí nebo jsou součástí parků a

doprovodných komunikací. K většímu kácení vzrostlých dřevin dojde zřejmě v nádraží Praha – Vysočany (severně od kolejíště), kde jsou předpokládány rozsáhlé úpravy sítí a bude nutno kácet i vzrostlé jírovce a lípy severovýchodně od budovy nádraží a v prostoru nádraží Praha- Horní Počernice. Jsou dále prezentovány možnosti ochrany dřevin.

Pro faunistické údaje je zdůrazněno, že zoologický průzkum byl prováděn pochůzkami, náslechy a odchyty a to od konce dubna až po polovinu června 2009. V tomto období byla lokalita navštívena celkem 10x, s tím že celá trasa byla rozdělena na vytipované zachovalé, nebo nějak významné, úseky. Na každém úseku byl proveden zběžný odchyt malých savců a popřípadě i odchyt ptáků do nárazových sítí, namátkově byl prováděn průzkum bezobratlých živočichů. Bylo vytipováno 6 dle názoru autorského týmu dokumentace důležitých segmentů ve vazbě na prvky ÚSES a VKP, případně na segmenty trati v nové poloze. Dokumentace tabelárně prezentuje zjištěné druhy obratlovců podle úseků a výstupy nárazového průzkumu bezobratlých (bez vazby k řešeným úsekům), samostatně pak údaje k nálezům zvláště chráněných druhů živočichů. Přiznává, že podrobný výzkum ryb nebyl proveden, rešeršně lze počítat s rybí osádkou v malých tocích stejnou jako v hlavním toku Labe.

Autorský tým dokumentace dochází zejména k následujícím závěrům:

- Vzhledem k tomu, že se optimalizace trati s řekou Labe střetne pouze v jediném místě, kde dojde k běžné časově omezené opravě a navýšení mostu přes Labe, nelze počítat s větším negativním dopadem aktivit na rybí osádku obývající zmíněný úsek Labe.
- V lokalitách podle trati nalezeno celkem 18 druhů ohrožených, 16-17 druhů silně ohrožených a 2-3 druhy kriticky ohrožených.
- Na zásah do biotopu řady z těchto druhů živočichů bude nutno požádat o výjimku, ale řada z nich má velmi široký areál výskytu a proto výjimka není vzhledem ke stavbě a jejímu charakteru nutná. Počty živočichů, velikost populací a další a u kterých je nutno žádat o výjimku ze zásahu do biotopu bude nutno ještě specifikovat do dokumentace k stavebnímu řízení, podle finálního rozložení stavby a jednotlivých SO. Převažující výskyt zvláště chráněných druhů živočichů je logicky v lokalitě č.2 (Labe a okolí PR Hrbáčkovy tůňe a PR Lipovka – Grado s přilehlým tokem Labe mezi km 5,5 – 6,5, což je i lokalita EVL soustavy Natura 2000).

Autoři závěrem kapitoly doporučují určitá kompenzační opatření, zejména načasování zásahů do terénu a u vybraných druhů zajištění Krátkých průzkumů před započítáním stavebních prací, oplocení staveniště v některých úsecích apod.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K popisu flory a stanovišť vlastního zájmového území nejsou výraznější připomínky. Dendrologické údaje je však nutno pokládat za značně nepřehledně prezentované s tím, že spolu věcně i geograficky nekorespondují údaje z podčásti C.1 kapitoly Mimolesní zeleň (poněkud nadbytečně do tištěné verze vložena stručná dendrologická příloha, ze které vychází text dokumentace) a údaje z průzkumu dřevin podle úseků botanického průzkumu, prezentované v příslušném textu k floristickým poměrům podčásti C2. Chybí přehledné mapové znázornění pro průzkumy vymezených segmentů a úseků trati. Uvedené shrnutí je nutno pokládat zatím skutečně spíše za orientační a nemá parametry podrobného dendrologického průzkumu, lze však akceptovat zdůvodnění autora dokumentace ve smyslu, že detailní posouzení reálně vyplyne v rámci vyšších stupňů projektové přípravy záměru, kdy bude jasnější poloha nových sítí, jejich ochranných pásem, ochrany trakce apod.

S ohledem na připomínky hlavního města Prahy i magistrátu HMP proto byly od oznamovatele vyžádány doplňující údaje k porostům dřevin, které jsou doloženy v rámci přílohy č. 2 předkládaného posudku. Stěžejním výstupem doplnění je, že 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. V převaze jsou rychle rostoucí dřeviny jasan ztepilý – *Fraxinus excelsior*, Bříza bradavičnatá – *Betula verrucosa*, Akát trnovník – *Robinia pseudoacaccia*, 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*, Jirovec maďal – *Aesculus hippocastanum* a Topol x černý – *Populus x nigra*. Oznamovatel sebekriticky přiznává, že 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 externích činitelů. Oznamovatel dále specifikoval významné úseky trati na území hl.města Prahy z hlediska porostů dřevin: nádraží Praha – Vysočany, nádraží Praha – Horní Počernice, některé mostní objekty (přes estakádu na Prosek u nádr.Praha – Vysočany, most u estakády na Kbely, mostní objekt nadjezdů u Hloubětína, mostní objekt železnice přes rychlostní silnici na Mladou Boleslav). Podrobněji je doplnění oznamovatele komentováno v rámci vypořádání příslušných vyjádření k dokumentaci v kapitole V. posudku.

K výstupům zoologického průzkumu s ohledem na délku řešeného úseku není nutno vznášet zásadní připomínky, dokumentaci by výrazně zkvalitnila samostatná příloha biologického průzkumu, se zákresem řešených segmentů a úseků a s podrobnějším vyhodnocením stavu zejména populací ochránářsky významných druhů živočichů. Lze mít za to, že i těleso trati může být biotopem některých zvláště chráněných druhů, což mělo být v dokumentaci jednoznačně potvrzeno či vyvráceno. S výše uvedenou výhradou lze výčet druhů, zejména obratlovců, pokládat za korektní, průzkum bezobratlých je nutno zatím pokládat za výrazně předběžný a bude muset být doplněn. Hodnotící pasáže náleží d příslušných kapitol hodnotící části dokumentace.

Zpracovatel posudku pokládá za účelné ještě před zahájením zemních prací provést doplňující aktualizované zoologické doprůzkumy s cílem precizovat podmínky zejména pro fázi výstavby, v závislosti na navrhované etapizaci stavby.

Ekosystémy

Dokumentace samostatně popis ekosystémů neprezentuje, bez výraznějšího oddělení textu je uváděn opět popis lokalit soustavy Natura 2000 a jsou extrahovány výstupy naturového hodnocení Dr. Veselého.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V zásadě jde o metodické pochybení, měly být popsán alespoň stav ekosystémů v úsecích trati, kde dochází k novému směrovému vedení. Některé údaje je nutno hledat v podčásti C.1 v popisu VKP, jiné jsou pak uváděny až v rámci vlivových kapitol na VKP či ÚSES. Extrakce vlivové části naturového hodnocení do popisu lokalit Natura 2000 je zařazena zcela neorganicky a výrazně přispívá ke znepréhlednění popisné části Dokumentace.

Krajina

Dokumentace zdůrazňuje, že stavba prochází se nachází v plně urbanizované - industriální části velkoměsta Praha a na jejím okraji v hustě osídlené zemědělské východní části Středočeského kraje, kde kategorie ochrany krajiny nebo vlivu na krajinný ráz pozbývají smysl. Dle dokumentace jde o urbanizovanou, městskou a zemědělskou postindustriální intenzivně využívanou krajinu (ještě nedávno využívanou také k uložení materiálu, dopravě, zemědělství a průmyslové velkovýrobě) s minimem prvků přírodní krajiny a významných krajinných prvků.

Koeficient ekologické stability krajiny je odhadnut na 0,2 – 0,4. Konstatuje, že charakter krajinného rázu lze v rámci stavby optimalizace železniční trati posuzovat jen velmi těžko, protože trať až na dvě prostorově omezené přeložky zůstává ve stejné stopě. Dále stručně nastiňuje potenciální ovlivnění krajiny posuzovaným záměrem.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace i přes výše uvedené měla dle názoru zpracovatelů posudku alespoň základním způsobem precizovat znaky a hodnoty krajiny, kterou stavba (třeba výrazně většinově po stávající stopě) prochází, zejména v rámci úseků, kde nová trať opouští těleso trati stávající. Uvedená obecná charakteristika industriální, urbanizované a intenzivně zemědělsky využívané krajiny neplatí pro úsek Lysá nad Labem – most přes Labe u Čelákovic, kde stávající trať prochází rozsáhlými lesními porosty a kontaktuje dokonce i prvky tůň a mokřadů SV od mostu (Hrbáčkovy tůně).

Obyvatelstvo

Dokumentace tento kontext neprezentuje, v příloze hodnocení zdravotních rizik (H11 – ing. Dvořáková I., Chrudim, červenec 2009) je konstatováno, že záměr neovlivní hlukovou situaci v obytné zástavbě v okolí posuzovaného záměru, tedy nebyl proveden konkrétní odhad pravděpodobného počtu ovlivněných osob.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace měla minimálně z metodického hlediska základní demografické údaje k obytným územím v okolí záměru prezentovat. Vzhledem k vyvolaným přepravním nárokům záměru a s tím souvisejících výstupů z hlediska hlukové a rozptylové studie lze postup v dokumentaci použitý považovat za akceptovatelný.

Hmotný majetek

Dokumentace v popisné části tuto kapitolu neobsahuje, v části D1 (Vlivy na obyvatelstvo) konstatuje, že za hmotný majetek je považována především realizací záměru nedojde samotné těleso trati a provozně souvisejících budov, dále jsou zmíněny zemědělské pozemky..

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na navrhované demolice i mimo objekty ve správě ČD je metodickým pochybením dokumentace, že v příslušné části neprezentuje popis těchto objektů, pouze v příslušném popisu objektové skladby v rámci kapitoly B.I.6 na str. 98 – 101 jsou uvedeny objekty k demolici, ale bez jejich bližšího popisu. Hmotným majetkem jsou rovněž úseky toků, navržených k přeložce, analogie platí i pro úseky některých komunikací, dotčených záměrem. Orná půda je dotčeným majetkem, možná i s vloženými investicemi do půdy (meliorace).

Kulturní památky

Dokumentace v popisné části tuto kapitolu obsahuje v rámci podčásti C.1, v části D1 (Vlivy na obyvatelstvo, str. 213 a násl.) opakuje text včetně tabulky ze str. 178 a násl. Vlastní lokalita umístění záměru není dle dokumentace územím historického, kulturního nebo archeologického významu, poněvadž většinově probíhá na tělese dráhy.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zařazení do vlivů na obyvatelstvo je metodicky zcela nelogické, jinak viz text komentáře k části kapitoly C.1.

Ochranná pásma

Dokumentace tento text obsahuje v rámci kapitoly B.II.1 a kapitoly C.II.2 Voda.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zákon přímo samostatnou část textu, týkající se významných ochranných pásem, přímo nevyžaduje. V kapitole B.II.1 Půda je základní přehled OP sítí, komunikací i OP lesa dokumentací prezentován, v popisu vod situace OP vodních zdrojů.

◆ **Celkové zhodnocení kvality životního prostředí**

Dokumentace konstatuje na str. 211, že celková zátěž území navržené výstavby je již v současné době poměrně malá, což je dáno blízkostí velkoměsta a suburbálních sídlišť v okolí trati, která kladou obrovské a stále větší nároky na dopravu.

Dále je uvedeno, že se vzrůstem dopravy roste i zátěž půdy, klesá vodohospodářský potenciál a stoupá zátěž daná vzrůstem dopravy.

Dokumentace dále konstatuje, že vzhledem k tomu, že jde o stavbu s jednoznačným společenským přínosem a jdoucí převážně v místě stávající stavby železnice, lze mírné a krátkodobé lokální zhoršení životního prostředí vlivem stavby jen malou daní za realizaci kvalitního železničního spojení.

Stanovisko zpracovatele posudku

S ohledem na zákonem stanovené požadavky přílohy č.4 zákona k tomuto bodu dokumentace lze ze strany zpracovatelského týmu posudku konstatovat, že kapitola v zásadě neobsahuje žádný konkrétní údaj, který by se týkal celkového zhodnocení kvality životního prostředí.

Kromě toho není zcela patrné, zda-li platí závěr zpracovatele dokumentace ze strany 211, že celková zátěž je v současné době malá, když je současně uváděno, že se vzrůstem dopravy roste i zátěž půdy, klesá vodohospodářský potenciál a stoupá zátěž. Uvedená konstatování vyvolávají dle zpracovatelů posudku určitý rozpor, který by měl být objasněn v rámci veřejného projednání záměru.

II.2.4. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

II.2.4.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Dokumentace konstatuje, že území přímo zasažené vlivem realizace stavby není omezeno na okruh vymezený rozsahem stavby – Čelákovice, Záluží, Mstětice, Zeleneč, Horní Počernice, Praha – Hloubětín, Praha – Vysočany.

Stavbou bude dotčeno dle dokumentace přímo cca 1200 osob a dále maximálně cca 12 tis. osob změnami v dopravě a související činností.

Dokumentace dále uvádí, že v souvislosti se stavbou optimalizace železniční trati lze za hmotný majetek považovat těleso trati a na ní umístěné žst. a zastávky včetně budov, včetně provozních a technologických zařízení a dalších souvisejících objektů a provozních souborů. Z tohoto pohledu stavbou vzrůstá hodnota – zhodnocuje se - trati spravované SŽDC Praha.

Dále z dokumentace vyplývá, že dle sdělení orgánů státní správy projektantovi (SUDOP) nebude projektovanou stavbou optimalizace železniční trati přímo dotčen žádný objekt, zapsaný v Ústředním seznamu kulturních památek (kulturní památka ve smyslu zákona č.

20/1987 Sb.), ani území s plošnou památkovou ochranou (památková rezervace, památková zóna, ochranné pásmo).

Ve vztahu k etapě výstavby dokumentace konstatuje, že doprava materiálu na staveniště je věcí organizace dopravy vybraným realizátorem stavby – stavební organizací a nelze kalkulovat předem, jaký převažující způsob dopravy vybraného materiálu si zvolí. V průběhu stavby ani za provozu nebudou provozovány žádné významné bodové zdroje znečišťování ovzduší. Recyklační linka na štěrk z kolejového lože bude umístěna v rámci předběžných jednání na manipulační ploše v žst. Mstětice, kde je manipulační plocha dostatečně daleko od obytných objektů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Zpracovatelský tým posudku zastává názor, že obsahovou náplní uvedené mělo být především vlastní vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na veřejné zdraví. Takovéto vyhodnocení však uvedená kapitola prakticky neobsahuje. Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že:

- *součástí posuzované dokumentace je „Hodnocení zdravotních rizik“ – RNDr.Kos, 2009 a „Hodnocení zdravotních rizik (nulová varianta)“ – RNDr. Kos, 2010*
- *není patrné, proč zpracovatel dokumentace zcela ignoruje obě tyto studie a ani nezdůvodňuje v předložené dokumentaci, proč existují tyto studie dvě a ani je v této kapitole nezmiňuje*
- *je zjevné, a vyplývá to z podkladů prostudovaných zpracovatelským týmem posudku, že v závěrech Zjišťovacího řízení č.j. 5752/500/09, 71091/ENV/09 ze dne 28.12.2009, že v rámci zjišťovacího řízení byl ve vztahu k ochraně veřejného zdraví vznesen požadavek uvést i nulovou variantu záměru pro objektivní hodnocení zdravotních rizik plynoucích z expozice hluku v okolí záměru a zohlednit další zdroje hluku v daném území*

Metodicky tedy lze označit vypovídací úroveň uvedené kapitoly ve vztahu k etapě provozu za ne zcela dostatečnou. Vlivy na veřejné zdraví v etapě provozu lze akceptovat s odkazem na vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví.

Ve vztahu k etapě výstavby zpracovatelský tým posudku konstatuje, že postrádá alespoň základní doporučení zpracovatele dokumentace týkající se problematiky etapy výstavby.

Dokumentace v zásadě konstatuje, že nejsou známy žádné relevantní podklady, které by umožňovaly vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů v etapě výstavby.

Pro etapu výstavby z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů hluku a imisní zátěže na dotčenou obytnou zástavbu jsou v příslušné části posudku formulována odpovídající doporučení.

Ve vztahu k problematice vlivů na ovzduší v etapě výstavby dokumentace poměrně jednoznačně konstatuje, že nelze očekávat žádný významný negativní vliv. Ve vztahu k recyklační základně je uvedeno, že recyklační linka na štěrk z kolejového lože bude umístěna v rámci předběžných jednání na manipulační ploše v žst. Mstětice, kde je manipulační plocha dostatečně daleko od obytných objektů.

Protože součástí posuzované dokumentace není žádné vyhodnocení provozu této recyklační linky k imisní a hlukové zátěži, lze ze strany zpracovatelů posudku pouze konstatovat, že lze za diskutabilní označit konstatování dokumentace, že recyklační linka bude umístěna mimo obytnou zástavbu. Již z dostupných mapových podkladů na www.mapy.cz vyplývá, že i poblíž žst. Mstětice se nacházejí obytné objekty rodinných domků (RD čp. 26 a čp. 29 v k.ú. Mstětice, skupina 3 RD čp. 178, 190 a 219 v k.ú. Jirny), takže nelze zcela souhlasit s názorem, že lokalita uvažovaného provozu je zcela mimo obytnou zástavbu. Z uvedených skutečností se potom odvíjí i souhrn doporučení v rámci stanoviska o hodnocení vlivů.

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno oprávněnou osobou k posuzování vlivů na veřejné zdraví. Tato skutečnost mohla být v příslušné kapitole dokumentace hodnotící vlivy na veřejné zdraví zmíněna.

Posouzení studie vlivů na veřejné zdraví vypracoval RNDr. J. Kos, držitel osvědčení o autorizaci podle zákona č.258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví č.10/2009 MZ.

Jsou doloženy 2 materiály, a to ze srpna 2009, která hodnotí výsledný stav po realizaci záměru a z června 1010, označená jako nulová varianta.

Legislativní úroveň ochrany zdraví obyvatel před nepříznivými vlivy hluku je stanovena platnými hlukovými limity. Vyhodnocení dodržení těchto limitů ve vztahu k posuzovanému záměru je úkolem hlukové studie.

Úkolem hodnocení zdravotních rizik hluku proto není hodnocení míry dodržení limitů a přijatelnosti hodnoceného záměru, nýbrž doplnění informačního obsahu dokumentace o zdravotní charakteristiku hluku z železniční dopravy, popis podkladů a postupů použitých při stanovení hlukového limitu a v rámci možností daných poskytnutými podklady vyhodnocení možných zdravotních dopadů realizace záměru pro obyvatele dotčeného zájmového území.

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy v okolí posuzovaného traťového úseku je dokumentována výsledky měření ve vybraných měřicích bodech. Podle výsledků u domů v blízkosti tratě překračuje prahovou úroveň nepříznivých účinků hluku ve smyslu obtěžování hlukem, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku.

Na základě kvantitativního odhadu lze teoreticky předpokládat, že při realizaci protihlukových opatření dojde k částečnému poklesu celkového počtu obyvatel ovlivňovaných hlukem.

K dalšímu snížení dojde vlivem předpokládaných individuálních protihlukových opatření. Tento stav není mimořádný, neboť účinek hluku je do jisté míry bezprahový a platné limity pro hluk z železniční dopravy nezajišťují plnou ochranu před obtěžujícím a rušivým účinkem u citlivější části populace.

Není pouze zřejmé, proč zpracovatel studie Hodnocení zdravotních rizik ve studii z června 2009 vyhodnocující nulovou variantu poukazuje na nutnost realizace adekvátních protihlukových opatření. Tato problematika je pochopitelně náplní výhledového stavu a navrhovaných protihlukových opatření.

Poněvadž aspekt ovlivnění veřejného zdraví (eventuelně faktoru pohody ve fázi výstavby) je dán především akustickou zátěží, jsou příslušná doporučení do návrhu stanoviska řešena v komentáři k hodnocení vlivů na hlukovou situaci.).

II.2.4.2. Vlivy na ovzduší a klima

Dokumentace konstatuje, že vliv na znečištění ovzduší (hlavně zvýšená sekundární prašnost a také zvýšené emise škodlivin z nákladní dopravy) v obcích a jejich okolí je časově i prostorově velmi omezen na dobu trvání postupného pohybu stavby a jednotlivých stavebních objektů stavby optimalizace železniční trati.

Dále dokumentace konstatuje, že automobilový provoz po místních i provizorních komunikacích z hlediska dovozu a odvozu materiálu bude mít přirozeně největší vliv na obyvatele i na vegetaci v území podél rekonstruované železniční trati. Nárůst automobilové dopravy v denní době vlivem časově omezené rekonstrukce trati je velmi nízký oproti průjezdu automobilů (včetně nákladních) na silničních komunikacích v okolí rekonstruované železniční trati.

Dle dokumentace většina materiálu z a na stavbu bude totiž z logiky věci dopravována na stavbu pouze po železniční trati, jen okrajově bude materiál dopravován zaplachtovanými nákladními automobily podle potřeby, většinou ovšem opět v tělese železniční trati, případně těsně podle něj. Doprava materiálu na staveniště je věcí organizace dopravy vybraným realizátorem stavby – stavební organizací a nelze kalkulovat předem, jaký převažující způsob dopravy vybraného materiálu si zvolí.

V průběhu stavby ani za provozu nebudou provozovány žádné významné bodové zdroje znečišťování ovzduší. Recyklační linka na šterk z kolejového lože bude umístěna v rámci předběžných jednání na manipulační ploše v žst. Mstětice, kde je manipulační plocha dostatečně daleko od obytných objektů.

Dle dokumentace nejsou známy možné vlivy na místní klima vzniklé působením navržené stavby optimalizace žel.trati Praha-Vysočany – Lysá, snad jen že rychle jedoucí vlak může lokálně omezeně působit k místní cirkulaci vzduchu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Výše uvedené konstatování o automobilové dopravě stavebních materiálů většinou v tělese železniční trati respektive těsně podle něj poněkud nekoresponduje s konstatováním dokumentace na straně 125, kde je uváděno, že hlavní dopravní trasy budou vedeny po stávajících silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích. Na vhodných místech budou navrženy vjezdy na staveniště, které využívají výše uvedenou silniční síť, stávající polní cesty a provizorní staveništní cesty.

Lze tedy konstatovat, že etapu výstavby nelze v rámci procesu EIA objektivně vyhodnotit, protože dokumentace nepředkládá ani předpokládanou bilanci hmot, ani s tím předpokládané vyvolané staveništní nároky na dopravu, ani detailnější popis možných především přístupových cest k zařízením stavenišť.

Obdobně lze za diskutabilní označit konstatování dokumentace, že recyklační linka bude umístěna zcela mimo kontakt s obytnou zástavbou, jak vyplývá z rozboru uvedeného v předcházející části předkládaného posudku.

Na základě uvedených skutečností jsou pro další projektovou přípravu záměru formulována následující doporučení:

- v dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví
- před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby
- při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím životnímu prostředí šetrných technologií)
- hlavní dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek a průběžnou čistotu na všech veřejných komunikacích, dotčených výstavbou záměru; přístupové komunikace na stavenišťe budou pravidelně zkrápěny a zametány, a to minimálně 1 x denně
- zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; při terénních pracích bude zajištěno, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn
- místa nakládky materiálu na přepravní vozidla by měla být zpevněna tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; obdobně jako přístupové komunikace i manipulační zpevněné plochy budou pravidelně zkrápěny a zametány
- všechny mechanizmy a nákladní automobily budou udržovány v řádném technickém stavu a v čistotě
- v rámci plánu organizace výstavby (POV):
 - bude na vnějším ohrazení stavby uveden kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby
 - bude jednoznačně stanoveno, aby obyvatelé nejbližších domů byli v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby

- budou stanovena povolená množství zásob sypkých hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů
- bude důsledně vyžadováno zabezpečení nákladu automobilů proti úsypům
- bude stanoven jednoznačný požadavek na očistu vozidel před výjezdem z areálů jednotlivých stavenišť
- budou vjezdy na staveniště respektive stavební dvory řešeny tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům
- budou navrženy přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu

II.2.4.3. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Dokumentace v zásadě klasickou hlukovou studií pro etapu výstavby neobsahuje. Pouze verbálně je provedeno o vyhodnocení hlukové zátěže pro etapu výstavby s upozorněním na emisní limity, které je nutné dodržet v etapě výstavby.

Nejvýznamnějším dalším vlivem v území během výstavby bude nadměrná hlučnost z nákladní dopravy po stávajících komunikacích v rámci dopravy materiálu na staveniště a ze staveniště.

Dokumentace dále konstatuje, že hlučnost ze stavebních procesů v okrajových obytných částech města jde omezit na určité denní časové úseky a dodržením určitých opatření i snížit (např. precizní logistikou dopravy na stavbu, využitím kvalitních moderních strojů, rozšířením dopravy materiálu vlakem na stavbu, atd.). Zvýšená hlučnost a stavební ruch z realizace stavby se tak může projevit krátkodobě a omezeně v narušení pohody místních obyvatel.

Dále dokumentace konstatuje, že výsledky hlukové studie řešíc hluk a vibrace ze železniční dopravy za provozu optimalizované trati. Hlučnost provozu na železniční trati klesne vzhledem k modernizaci dopravní technologie i bez instalace vypočtených protihlukových stěn (cca 15,56 km) a individuálních protihlukových opatření (cca 5 objektů při různých místech u železniční trati. Jako opatření pro omezení hluku z provádění stavby je navrženo několik funkčních opatření, která jsou obsažena v podmínkách pro stavební činnost.

Dokumentace dále uvádí, že pro výhledový stav je nutné si uvědomit, že dnes jezdí méně vlaků na svršku o špatné kvalitě a nižšími rychlostmi. Ve výhledu bude jezdit o něco více kvalitnějších vlakových souprav vyššími rychlostmi po novém a kvalitním železničním svršku. Proto se negativní a pozitivní vlivy spíše vyrovnají a hlukové zatížení z logiky opatření mírně klesne, na hygienickou normu je však nutno instalovat ještě protihlukové stěny a někde i individuální protihluková opatření. V mnoha lokalitách se tak oproti současnosti hluková situace podstatně zlepší instalací protihlukových stěn, které jsou ve studii navrženy. Navíc opatření jsou navržena tak aby vyhovovala i při zvýšení provozu příměstských vlaků v budoucnosti, jako u preferovaného způsobu hromadné dopravy občanů středočeského kraje.

Ve všech místech přiblížení k obytným zónám jsou doporučeny k provedení protihlukové bariéry (PHS) a jejich opodstatnění, případně rozšíření bude ještě stvrzeno kontrolním měřením ve zkušebním provozu před definitivní kolaudací uvedené žel.trati (stejně jako u individuálních protihlukových opatření. V období zkušebního provozu bude měřena hlučnost na všech výpočtových místech podle trati, aby vznikl kontrolní soubor měření.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na hlukovou situaci v rámci předkládaného záměru v etapě provozu bylo řešeno v akustické studii, která je samostatnou přílohou č.13 předkládané dokumentace. Hluková studie byla vypracována společností SUDOP Praha, a.s., její součástí je i měření hluku a vibrací, provedeného v okolí předmětného traťového úseku v září 2010 firmou REVITA Engineering s.r.o. Litoměřice.

Hluková studie byla zpracována v souladu s postupy uvedenými v platných "Metodických pokynech pro výpočet hladin hluku z dopravy" (VÚVA Praha, RNDr.Miloš Liberko). Při

zpracování byl použit výpočetní program SoundPlan HighPerf 6.4 fy Braunstein+Berndt GmbH.

Podklad pro vytvoření 3D modelu tvořily rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 ve 3D Zabaged a nový 3D model železničního tělesa.

Výsledkem akustické studie jsou hlukové mapy jednotlivých výpočtových území pro výhledový stav s průběhem izofon.

I když u některých bodů nejsou dosaženy hygienické limity pro území za ochranným pásmem dráhy, další zvyšování protihlukových stěn by nepřineslo výraznější zlepšení hlukových poměrů a tak by vynaložené náklady nebyly úměrné výslednému efektu. Vzhledem ke skutečnosti, že hlukové mapy jsou počítány na maximální zatížení při maximálních rychlostech, lze předpokládat, že skutečné výsledné hlukové zatížení bude příznivější.

U objektů, kde není předpoklad zajištění hygienického limitu pro chráněný vnitřní prostor staveb budou navržena individuální protihluková opatření.

Ochranu pouze vnitřního prostoru staveb stávající legislativa neumožňuje. Tam, kde není možné dostupnými prostředky dosáhnout splnění hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb je nutné udělení výjimky. Pro udělení této výjimky je však nutné učinit maximum opatření k eliminaci hluku. Jedním z těchto opatření jsou i navrhovaná individuální protihluková opatření.

Ve vztahu k navrhovaným protihlukovým clonám zpracovatelský tým posudku konstatuje určitý nesoulad mezi údaji uváděnými v úvodní části dokumentace týkající se stavebních objektů protihlukových clon, a to u stavebního objektu SO 08-50-02, kde je v popisu stavebních objektů uvedena na str. 90 protihluková clona v km 24,650-25,850 vpravo. V hlukové studii na str.21 je uvedeno, že v Hloubětíně je navržena protihluková stěna o výšce 3 m vpravo v délce 370 m od km 24,480 do km 24,850. Uvedené parametry protihlukové clony jsou potvrzeny v hlukové studii i Záznamem z jednání konaného dne 21.4.2010 na Úřadu městské části Prahy 14.

V rámci předkládané dokumentace EIA je třeba konstatovat, že se jedná o první vyhodnocení akustické situace v území bez detailnějších údajů o profilu navrženého záměru. Problematiku akustické situace ve vztahu k navrženému řešení bude nutné detailněji řešit v návazných stupních projektové dokumentace.

Na základě výše provedeného rozboru, s přihlédnutím k návrhům autorského týmu dokumentace, jsou v rámci problematiky akustické situace v území navržena následující doporučení:

- *součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a konečných přepravních nároků bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude zohledňovat i přepravní nároky v rámci stavby a dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby*
- *součástí další projektové přípravy záměru bude dokladování konečného výběru ploch pro recyklační základny včetně dokladování skutečnosti, že jejich provoz hlukově a imisně významně neovlivní případnou nejbližší obytnou zástavbu; v rámci provozu recyklační základny budou uplatněna podle povahy procesu veškerá opatření na omezení tuhých emisí*
- *pro dokumentaci pro stavební povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí akustické studie musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem, že hluk z provozu ze železniční dopravy nepřekročí u chráněných objektů v denní době 55 dB a v noční době 50 dB v $L_{Aeq,T}$, v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku překročit 60 dB ve dne a 55 v noci v $L_{Aeq,T}$, dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací*
- *v rámci další projektové přípravy upřesnit volbu materiálu pro výstavbu protihlukových stěn; všude tam, kde to bude možné, preferovat vyloučení čirých materiálů pro minimalizaci rizika střetů s ptáky; rozhodující však vždy musí být funkčnost materiálu pro dosažení plnění požadovaných hygienických limitů*

- pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací dle nařízení vlády dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ze studie záměru již ve stávající fázi vyplývá nutnost umístění antivibračních rohoží v lokalitě Horní Počernice; tato opatření musí být upřesněna a zapracována do dalšího stupně projektové dokumentace
- v rámci vypracování podrobné akustické studie konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochran, tak i pro podchycení všech hygienicky významných objektů, které by v každé výpočtové oblasti měly být řešeny, a to včetně případných rekreačních objektů vybudovaných na základě řádného stavebního povolení
- v rámci dalších stupňů projektové dokumentace bude protihluková ochrana řešena protihlukovými stěnami situovanými dle návrhu vypracované akustické studie respektive individuálními protihlukovými opatřeními; detailní lokalizace protihlukových stěn bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po detailnějším zaměření trasy a konkretizaci jednotlivých výpočtových oblastí
- po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví

K biologickým vlivům se dokumentace v zásadě nevyjadřuje.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rozhodně bude nutno čelit ruderalizaci území po výstavbě (kontext i stávajícího zemědělského využívání). Proto je (i v kontextu hodnocení vlivů na ekosystémy nutné do návrhu stanoviska uplatnit následující doporučení:

- důsledně rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi z důvodu prevence ruderalizace území. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let
- v prostorech po odstranění účelových komunikací pro výstavbu přednostně rekultivaci zaměřit na osázení dřevinami v druhové skladbě, stanovištně odpovídající podmínkám údolních niv a dotčených lesních porostů
- v prostorech po plochách zařízení staveniště v nivách zajistit rekultivaci zpětným rozprostřením původní svrchní vrstvy zeminy s tím, že budou vytvořeny mírné terénní elevace a deprese z důvodu umožnění vzniku různorodých hydrických podmínek v nivách toků. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let

II.2.4.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dokumentace popisuje jaká zařízení staveniště se nacházejí ve stanoveném záplavovém území Labe včetně kilometráže trati, dále zmiňuje, která zařízení staveniště jsou lokalizována v OP vodního zdroje Káraný:

- ZS 2 - plocha o rozloze 50 m² v km 1,000. Bude využito pro práce na SO 02-21-01 (propustek v km 1,005).
- ZS 3 - plocha o 130 m² v km 1,780. Bude využito pro práce na SO 02-20-01 (železniční most v km 1,786).
- ZS 4 - plocha o rozloze 100 m² v km 6,120. Bude využito pro práce na SO 02-21-02 (železniční most přes Labe).
- ZS 5 - plocha o rozloze 960 m² v km 6,280. Bude využito pro práce na SO 02-20-02 (propustek v ev. km 6,125).

Dále dokumentace popisuje výstavbu jednotlivých mostních objektů přes vodní toky, nejvýznamnější je řešení mostu přes Labe u Čelákovic, kde ve stručnosti jde o způsob dopravní obsluhy hlavního zařízení staveniště s ohledem na koliznost využití místic komunikací, proto je zdůrazněna preference s využitím drážního tělesa a práce v průtočném

profilu budou řešeny pomocí soulodí a pontonů, s využitím vodotěsných jímek pro založení pilířů v profilu toku. Dokumentace konstatuje, že po dobu výstavby pilířů v korytě Labe a zakládání provizorního železničního přemostění dlouhodobě ovlivněn jímkami průtočný profil Labe. Zmíněné práce nelze provádět za zvýšených vodních stavů. Rovněž pro snášení stávajících nosných konstrukcí bude využito soulodí (vlečné čluny a remorkéry).

Následuje popis úprav vodních toků spočívajících i v jejich přeložkách (2 případy - přeložka koryta Zálužského potoka v Čelákovických místní části Záluží. Nové lichoběžníkové koryto bude vedeno podél přeložky vlečkové koleje směr Mochov v délce 311m, úprava trasy vodoteče Čelákovického potoka u žst. Mstětice v délce 102 m z důvodu kolize s přeložkou silnice II/101 a doprovodné komunikace vpravo od trati). Návrh přeložky předpokládá drobnou úpravu směrového vedení a nahrazení stávajícího propustku pod silnicí II/101 novým o délce 56,7 m.).

Dokumentace dále pro fázi výstavby shrnuje vlivy následovně:

- Z hlediska ovlivnění kvality upozorňuje na únik závadných látek do horninového prostředí v důsledku technické závady či selhání lidského faktoru. V tomto je nejrizikovější lokalita ochranných pásem vodního zdroje Káraný, ve kterém se nachází úsek stavby km 1,1 - 6,25 a výše uvedená zařízení staveniště. V daném okruhu musí být všechny svody vody z ploch staveniště vybaveny havarijními prostředky a současně osazeny lapačem nečistot. Dle dokumentace únik závadných látek do vodního toku (např. ropné látky ze stavebních mechanismů, splavení zeminy či stavebních materiálů, nekontrolované vypouštění technologických vod, atd.) je možný jen v důsledku technické závady, či selhání lidského faktoru (technologické nekázně) a to především při výstavbě stavebních objektů, které jsou v přímém kontaktu s vodními toky. V tomto je nejrizikovější období výstavby SO 02-20-02 (železniční most přes Labe). Principiálně by mělo být zabráněno únikům škodlivin nejen do vod jako takových, ale i do kanalizačního systému měst.
- Z hlediska ovlivnění hydrologického režimu upozorňuje na zhoršení odtokových poměrů Labe v profilu železničního mostu (SO 02-20-02) za zvýšených vodních stavů či povodňové situace, a to v případě zúžení průtočného profilu instalací nasazených jímek pro výstavbu nových základových bloků mostních pilířů P3 a P4 nebo v případě zanedbání povinností povodňové služby stavby (udržování průchodnosti profilu, odstraňování naplavenin). Dále v době realizace např. rekonstrukce propustků a mostů může být dočasně negativně ovlivněn odtokový režim drobných vodních toků např. v důsledku sesunutí zeminy či stavebních materiálů, či případného nevhodného dočasného zatrubnění či přeložení toku. Při zakalení toku dojde k dočasnému poklesu biodiverzity v toku a jeho okolí, stav se po ukončení stavby většinou obnoví.
- Zdůrazňuje, že na území ochranných pásem vodního zdroje Káraný nebudou prováděny významné zásahy do území z hlediska výkopových prací, tzn. nebude prováděno hlubinné zakládání, nebudou budovány nové zářezy trati ani žádné podzemní konstrukce, které by mohly mít negativní vliv na režim proudění podzemních vod a úroveň hladiny podzemní vody. Nebudou zde realizovány ani žádné zasakovací příkopy, aby nedošlo k znečištění vodního zdroje.

Pro fázi provozu popisuje formy odvodnění železničního svršku i spodku a zdroje splaškových vod z provozních budov označuje dle ukazatele BSK₅ jako malé. Dle dokumentace k negativnímu ovlivnění provozu může dojít především z hlediska kvality při kolizních situacích na železniční trati či v obvodech stanic. Jde o úniky závadných látek, především ropných při poškození palivových nádrží hnacích jednotek nebo přepravních cisteren do horninového prostředí, vodních toků nebo odvodňovacího systému železničního tělesa. Při běžném provozu trati dokumentace ovlivnění kvality podzemních vod nepředpokládá. Úkapy mazacích látek z projíždějících souprav a přepravovaných kapalných materiálů ulpívají na povrchu šterkového lože, kde se sorbují na prachové částice mezi šterkovými zrny nebo jsou zachyceny stabilizační vrstvou železničního spodku. K dalšímu pohybu hutnějším zemním tělesem nebo k vyplavování nedochází.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola je dle názoru zpracovatelského týmu posudku zpracována metodicky nedostatečně a věcně pouze okrajově, poněvadž údaje o provádění stavby nejdůležitějších objektů by měly být

součástí kapitoly B.I.6 a vlivová kapitola jen měla důkladně reflektovat potenciální vlivy, z popisovaných stavebních prací vyplývající. V tomto smyslu zpracovatelský tým posudku soudí, že těžištěm této kapitoly by mělo být vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na povrchové a podzemní vody. Takové vyhodnocení však v zásadě tato kapitola neobsahuje (jde v závěrech částí k výstavbě a provozu jen o stručný nástin), naopak je kapitola opět zatížena řadou popisných informací, které lze dohledat již v jiných částech posuzované dokumentace.

Pro další projektovou přípravu záměru jsou formulována následující doporučení:

- projekt případných úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem tak, aby zůstala zachována nejen kapacita koryta, ale také přirozený charakter toku, což umožní rychlejší obnovu biologické funkce toku a zachování kvality vody v toku
- V dalších stupních projektové dokumentace prověřit existenci individuálních vodních zdrojů v okolí trati a v kladném případě provést jejich pasportizaci a následně i hydrogeologickým průzkumem ověřit jejich případné ovlivnění pracemi v rámci modernizace; v případě prokázaného ovlivnění těchto zdrojů v rámci další projektové přípravy budou i konkrétní návrhy všech kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných individuálních vodních zdrojích

Pokud není uvažováno s jednorázovým vlivem havárií, potom má na jakost vod nejvýznamnější vliv vlastní etapa výstavby. Předkládanou dokumentací jsou pro případ realizace záměru prezentována následující doporučení, která je v zásadě možno zahrnout (po určité úpravě či doplnění) do návrhu stanoviska:

- před zahájením výstavby vypracovat a schválit „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“ který bude zpracován v souladu se zákonem o vodách a vyhláškou č. 450/2005 Sb.; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu
- pro stavbu vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby) včetně zásady, že při zvýšených stavech vody nebudou prováděny práce v průtočném profilu a bude stanoven způsob preventivního zajištění rozestavěných konstrukcí; do povodňového plánu zakotvit všechny operativní zásahy součinnosti se správcem toku, případně povodňovou službou ČHMÚ jak z hlediska činností při signalizaci nástupu povodňové vlny, tak z hlediska činností při jejím průběhu
- důsledně zabezpečit, že na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy
- důsledně zabezpečit, že veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v blízkosti vodních toků odváženy
- důsledně zajistit, že na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány zachytivé plechové nádoby; stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek
- V případě havarijního úniku závadných látek v blízkosti nebo do kanalizačních vpustí zajistit, že budou provedena bezprostřední opatření k zamezení vniknutí do kanalizační sítě (utěsnění poškozeného zařízení, utěsnění kanalizačních vpustí, aplikace sorbentu, sběr použitého sorbentu, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu povinností dle platného znění zákona o odpadech

Jak je zřejmé z předcházejících částí předkládané dokumentace, v etapě výstavby jsou očekávány potenciálně kontaminované srážkové vody z prostoru stavebních dvorů a splaškové odpadní vody v areálech stavebních firem. Z hlediska likvidace těchto odpadních vod je navrženo respektování následujících opatření:

- Zajistit, že zařízení stavenišť bude vybaveno dostatečným množstvím chemických WC případně bude pro etapu výstavby doložen jiný odpovídající způsob likvidace splaškových vod vznikajících v etapě výstavby

- Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit usazovací nádrže pro zachyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV
- kaly ze zemních jám s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu
- V rámci organizace výstavby zajistit, že v blízkosti vodních toků nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování
- Důsledně respektovat zásadu, že všechny mechanismy, které se budou pohybovat na zařízeních stavenišť musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací
- Na základě havarijního plánu pro fázi výstavby zajistit, že v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům
- Zabezpečit, že odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie, nádrže stavebních mechanismů budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot
- Do podmínek stavby pro zhotovitele stavby promítnout a během stavby kontrolovat, že obsluhy vozidel, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat
- Zajistit, že zařízení staveniště bude vybaveno dostatečným množstvím chemických WC případně bude pro etapu výstavby doložen jiný odpovídající způsob likvidace splaškových vod vznikajících v etapě výstavby
- V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště
- Zabezpečit, aby na zařízení staveniště byly v dostatečném množství k dispozici havarijní prostředky.

II.2.4.5. Vlivy na půdu

Dokumentace konstatuje, že „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany – 2.stavba“ se z větší části nachází na stávajícím drážním tělese, požadované zábory zemědělského půdního fondu podél tratě jsou vyvolány zejména úpravami stávajících parametrů tratě do normového stavu. Dále jsou zábory požadovány pro vyvolané úpravy komunikací (zejména přeložka silnice III/2455) a pro přeložku tratě za žst. Čelákovice a před žst. Mstětice.

Stavba si vyžádá trvalé i dočasné zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a lesního půdního fondu (PUPFL), vyplývající zejména ze směrových úprav železniční trati a z navržených přeložek mezi Čelákovicemi a Mstětici.

Pro plochy staveniště jsou navrženy dočasné zábory do 1 roku na plochách ČD i s přesahem do ploch soukromých vlastníků (viz předchozí části dokumentace). Zábory, druh půdy a jejich skutečný rozsah jsou dány výpočty z připravovaného záborového elaborátu stavby.

Ze záborového elaborátu vyplývá, že dojde k záboru půdy na ZPF o velikosti cca 9,89 ha, ovšem na půdách v úrodné nížině (zejména na orné půdě v k.ú. Mstětice a Čelákovice) a tedy černozemích zařazených v I.třídě ochrany půd na základě BPEJ.

Celkem je k odnětí na PUPFL na základě výpočtů záborů půdy podle železniční trati výměra 135 m² plochy trvalé a 218 m² dočasně do 1 roku, k odnětí nedojde v lesních porostech ani jejich okrajích.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Dokumentace konstatuje, že v souvislosti s realizací záměru dojde k záboru zemědělské a lesní půdy. Na základě současných podkladových materiálů bude v další fázi projektové přípravy proveden orientační odhad záborů, který bude dále upřesňován v další fázi PD.

Ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na zábor ZPF lze konstatovat, že jsou dokladovány pouze předběžné celkové nároky na ZPF, není k patrné vyhodnocení nutných trvalých záborů dle jednotlivých dotčených parcel, ploch a BPEJ.

Posuzovaná dokumentace podává pouze sumární přehled o předpokládaných nárocích na trvalý zábor ZPF respektive PUPFL (i když ten je předpokládán jako zanedbatelný). V kapitole není specifikován detailnější rozsah dočasného záboru ZPF respektive PUPFL.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem jsou pro další projektovou přípravu záměru formulována následující doporučení:

- **v dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy ve kterém bude upřesněn trvalý zábor ZPF**
- **v rámci další projektové přípravy upřesnit rozsah dočasných záborů ZPF**
- **zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce**
- **během výstavby i provozu bude zajištěn přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky)**
- **zajistit důkladnou skrývkou orníční vrstvy a podorníčí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníci důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF**
- **skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu**
- **činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy vést protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF**
- **v případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelováním a zcizováním; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny**
- **v rámci další projektové přípravy specifikovat rozsah reálných záborů PUPFL na základě přesného zaměření posuzovaného záměru**
- **v dalším stupni PD vypracovat návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tyto přírodní lesní oblasti:**
 - **dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru**
 - **pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy**
 - **použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa**
 - **jamková sadba s nepravidelným sponem**
- **minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu záměru**
- **lesní porosty a pozemky vyloučit z řešení mezideponií skrývaných zemin**
- **v rámci další projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkcí lesa; zajistit v další projektové přípravě souhlas vlastníka lesa jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn**

Problematika týkající se vlivů v důsledku ukládání odpadů v této kapitole dokumentace není komentována vůbec.

Specifikace množství a jednotlivých druhů odpadů v průběhu výstavby bude provedeno v rámci zpracování prováděcích projektů, kdy budou konkretizovány i použité stavební materiály. Pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří investor potřebné podmínky. Za dodržování předpisů pro nakládání s odpady, včetně vyhovujícího způsobu využití nebo odstranění, které vzniknou v průběhu výstavby odpovídá dodavatel stavby. Tato povinnost by měla být zapracována do smlouvy o provedení prací. Množství všech odpadů vznikajících v etapě výstavby nelze objektivně určit.

Doporučení pro etapu výstavby jsou uvedena v následujících bodech:

- v následujících stupních projektové dokumentace specifikovat proshromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství
- v prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění
- dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití
- v rámci stavby bude veden o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zeminou postupovat podle § 2 písm. j) zákona č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů (č. 154/2010 Sb. s účinností dne 1.7.2010)
- v případě, že při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, budou tyto neprodleně odtěženy tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; každá taková skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, bude oznámena příslušným institucím dle havarijního plánu
- nátěrové a izolační nátěrové hmoty budou skladovány mimo obvod stavby a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo a na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba
- prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště
- ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění

II.2.4.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Dokumentace jen obecně deklaruje, že vlivy na horninové prostředí budou omezené, stavba nezasáhne významné horninové prostředí. Upozorňuje na blízkost CHLÚ Hloubětín.

Dále je konstatováno, že práce na optimalizaci železniční trati nezasáhnou většinou pod hladinu podzemní vody, omezeným zásahem je pak zrušení vodního zdroje v areálu zemědělského podniku. Stavební práce nebudou znamenat zmenšení plochy povodí či infiltračních oblastí. Realizace akce se tedy neprojeví změnou charakteristik režimu podzemních vod. Nebude ohrožena vydatnost jímacích objektů v okolí trasy.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Bez zásadních připomínek. Trať v nových úsecích není navrhována v zářezech, většinou jde o optimalizaci ve stávající stopě. Zpracovatelský tým posudku však přesto na základě principu předběžné opatrnosti navrhuje prověřit existenci individuálních vodních zdrojů v okolí trati a v kladném případě provést jejich pasportizaci a následně i hydrogeologickým průzkumem ověřit jejich případné ovlivnění pracemi v rámci modernizace, jak je navrhováno v rámci komentáře vlivů na vody

II.2.4.7. Vlivy na faunu, floru a ekosystémy

Vlivy na faunu a floru

Dokumentace uvádí, že vlivy na floru představují hlavně kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy (zejména pro traťové přeložky na orné půdě) a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby. Celkový rozsah kácení zeleně navrhuje popsat v dendrologickém průzkumu, který bude součástí dalšího stupně technické dokumentace ke stavebnímu povolení. Dle dokumentace doprovodné porosty podle trati nejsou příliš

hodnotné a většinou jde o sekundární náletové dřeviny, upozorňuje se ale, že tyto doprovodné porosty jsou zřejmě jedinou hodnotnou zelení v okruhu stavby a často jimi prochází biokoridory (zejména úseky trati v polích) nebo jsou ve větších plochách křovin, či zahrad umístěna biocentra. Pro uvolnění staveniště je nutno provést kácení mimolesní a lesní zeleně a to jednak v ochranném pásmu dráhy kde budou „diferencovaně“ (jen podle nutných potřeb) odstraněny náletové dřeviny v těsné blízkosti železniční tratě v souladu se zákonem č.266/1994 o drahách (ve smyslu zvláštních předpisů podle zákona č.114/1992 Sb. §8, odstavce 2) z bezpečnostních důvodů, dále bude provedeno kácení mimolesní a případně okrajové lesní zeleně bránící výstavbě a na plochách zařízení staveniště i mimo ochranné pásmo dráhy. Způsob a rozsah kácení na těchto plochách bude dle dokumentace proveden na základě dendrologického průzkumu, na základě zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně příslušného správního orgánu ochrany přírody a krajiny.

Pro úseky trati na území hl. města Prahy dokumentace uvádí, že mezi úsekem u Horních Počernic a úsekem u mostu v Praze-Vysočanech bylo orientačně odborným odhadem vypočtena potřeba kácení cca 805 dřevin vpravo od trati a 1275 ks vlevo od trati, tj. celkem v celém úseku 2080 stromů o obvodu 80 cm a větších, upozorňuje na nutnost upřesnění v DÚR a DSP. Opětovně deklaruje, že jde většinou o stromy mladé a proto jejich společenská hodnota je nižší než u stromů vzrostlých, kterých bude káceno výrazně méně, hodnota porostů u optimalizované železniční trati je velmi nízká a vypovídá o nízké úrovni údržby porostů v krajině i ve městě (zejména v Praze), zejména na okrajích průmyslových a dopravních ploch v současnosti.

V kontextu vlivů na floru je prezentováno především, že v souvislosti se stavbou nebudou dotčeny žádné ohrožené a vzácné druhy rostlin. Stavba přeložek optimalizované železniční trati se nachází mimo přírodní komplexy a chráněné části přírody, naopak prochází dlouhodobě zemědělsky využitou krajinou s větším počtem sekundárních a ruderalizovaných ploch.

V kontextu vlivů na faunu dokumentace tabelárně shrnuje možnosti ovlivnění cca 37 druhů zvláště chráněných živočichů dle metodického pokynu odboru ekologie krajiny MŽP z července 2009, a to pro fázi výstavby i provozu a případná potřeba kompenzací, přičemž negativní vliv je připuštěn z kriticky ohrožených druhů pro bukáčka malého (jen výstavba), ze silně ohrožených druhů pro křepelku polní, ropuchu zelenou, chřástala vodního, ledňáčka říčního, krutihlava obecného (i během provozu), konipasa lučního, ještěrku obecnou, slepýše křehkého (i pro provoz), skokana štíhlého (i pro provoz), blatnici skvrnitou, čolka obecného, z ohrožených druhů pro ropuchu obecnou, užovku obojkovou, koroptev polní, slavíka obecného, oba druhy čmeláků (i pro fázi provozu), ťuhýka obecného, veverku obecnou. Pro druhy ropucha zelená, slepýš křehký, skokan štíhlý, blatnice skvrnitá, čolek obecný, ropucha obecná, užovka obojková, oba druhy čmeláků navrhuje kompenzační opatření, např. transfery, případně oplocení míst výskytu. Na základě tohoto rozboru konstatuje, že

- Těleso železniční trati není biotopem vybraných zvláště chráněných druhů živočichů, ale u některých by bylo pro činnost vhodné zajistit oplocení stavební plochy, případně zařízení staveniště a zároveň i případný transfer do jiné vhodnější lokality alespoň po dobu stavby.
- Výjimku je vhodné požádat pro následující druhy živočichů : ropucha zelená, ropucha obecná, slepýš křehký, skokan štíhlý, blatnice skvrnitá, užovka obojková a čolek obecný. V dalším stupni dokumentace je nutno specifikovat okruh přímo dotčených živočichů při stavbě a specifikovat pro které druhy je nutno požádat o výjimku ze zásahu do biotopu ZCHŽ podle zákona.
- U ostatních živočichů zřejmě nebude nutný transfer z míst stavby a proto postačí jen ohrazení stavby, případně plašení před započítáním stavby.
- Zdůrazňuje, že jako zásadní se jeví průzkum výskytu živočichů těsně před započítáním stavby s aktuálním návrhem transferu, oplocení, atp. a také vhodné období započítání stavby – na konci léta (po době hnízdění a po odletu většiny ptáků).

- Vyhubení nebo narušení populací živočichů prostřednictvím realizace stavby zásadně nehrozí, pravděpodobně dojde v určitých biotopech k narušení prostředí zvýšenou prašností a hlukem na určitý časový úsek v rámci stavby.
- Stavební ruch v zařízeních staveniště a v okolí trati lze kompenzovat předběžným průzkumem v místě výstavby (v roce započetí prací) a případnými záchrannými transfery, spojenými s vhodným výběrem doby ke stavbě (červen-červenec).
- Zejména pro snesení a rekultivaci rušených úseků železniční trati navrhuje jako nejlepší období realizace září-říjen.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Je opět nezbytné konstatovat, že dokumentace prezentuje spíše jen obecné deklarace bez bližšího zdůvodnění, případně neprecizuje velikost a významnost vlivů, ale jen odborné odhady. Bez zásadnějších připomínek lze akceptovat stručná tvrzení dokumentace ohledně vlivů na floru ve smyslu bez předpokládaného konfliktu s populacemi ochrannými významnějších druhů rostlin, včetně druhů zvláště chráněných. V kontextu vlivů na mimolesní porosty dřevin je nutno souhlasit s postojem hl. města Prahy (viz komentář příslušného vyjádření v kapitole V.), že odhadovaný rozsah zásahu do porostů s obvody jedinců nad 80 cm je nutno pokládat na území města za významný a mohl být lépe dokumentován, a to i přes okolnost, která je potvrzena i doplněním podkladů oznamovatele, že jde z 95% o jedince na trati, vyrostlé z důvodu dlouhodobější absence pravidelné údržby. Stěžejním výstupem doplnění oznamovatele je, že 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. Oznamovatel dále specifikoval významné úseky trati na území hl. města Prahy z hlediska porostů dřevin: nádraží Praha – Vysočany, nádraží Praha – Horní Počernice, některé mostní objekty (přes estakádu na Prosek u nádraží Praha – Vysočany, most u estakády na Kbely, mostní objekt nadjezdů u Hloubětína, mostní objekt železnice přes rychlostní silnici na Mladou Boleslav). Je nutno z pozice zpracovatele posudku konstatovat, že kvalifikovanému odhadu velikosti a významnosti vlivů na mimolesní porosty dřevin měla být věnována větší pozornost, mohla být vypracována podrobnější dendrologická příloha ve smyslu, které hodnotnější dřeviny (jedinci či skupiny dřevin) v kterých úsecích trati jsou bezprostředně dle názoru autorů dokumentace přímo ohroženy (zejména při znalosti stavebních objektů, jak vyplývá z úvodní části dokumentace) a ohrožení kterých je nutno dle názoru zpracovatele dokumentace detailně prověřit. Extrakce základních výstupů takového posouzení dendrologické přílohy pak mohla tvořit stěžejní část kapitoly vlivů na mimolesní porosty dřevin. Na druhé straně je nutno konstatovat, že při rozsahu neúdržby trati a délce úseku je nutno detailní hodnocení zejména kritičtějších úseků doložit ve vyšších fázích projekční přípravy, kdy bude možno detailně ve vztahu k aplikaci ochrany trati, inženýrských sítí včetně zabezpečovacích souborů apod. ověřit možnost ochrany konkrétních jedinců či skupin. Zpracovatelský tým posudku soudí, že nejkritičtější úsekem posuzovaného záměru na území hl. města Prahy z hlediska požadavků na zásahy i do kvalitnějších porostů a jedinců je zejména prostor úprav nádraží Praha-Vysočany, zejména zásahy mimo stávající drážní pozemky v ulici U vinných sklepů, u podjezd Jandovy ulice aj. Z doplnění oznamovatele mj. vyplývá, že bude provedeno kácení cca 14ti vzrostlých jírovců u této žst., což může být považováno za nejvýznamnější zásah do mimolesní zeleně a 2 jasany

v ulici U Vinných sklepů. Dokumentace předpokládá, že lípy malolisté v téže ulici u mostu nad ulicí Jandovou zůstanou zachovány. 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 kolejiště stanice. V uvedeném konstatování chybí, že počet pravděpodobně dotčených starších stromů v ulici U vinných sklepů bude vyšší, poněvadž na svahu tělesa trati směrem k viaduktu nad Jandovou ulicí kromě zmiňovaných jasanů jsou lokalizovány i starší lípy mimo deklarované stromořadí.

Je nutno potvrdit významnost druhé interakce na nádraží Praha-Horní Počernice, kde kromě zásahu do řady spíše náletových jedinců bude významně ohrožena vzrostlá lípa před nádražní budovou ve směru na Prahu, která překáží trakčnímu vedení; strom o obvodu 166 cm se nachází západně od nádražní budovy cca 25 m při sloupu trakčního vedení na pozemku ČD parcela č.p.k. 3963/1 v k.ú. Horní Počernice. Dle doplnění oznamovatele se strom nachází v bezprostřední blízkosti trakčního vedení, jehož situování nelze řešit přeložkou jako u klasických inženýrských sítí, oznamovatel zpochybňuje účelnost a účinnost odborného ořezu stromu.

Dle názoru zpracovatele posudku dojde k patrnějšímu zásahu do starších porostů lemujících trať i v úseku pod obloukem ulice Ke Klíčovu (i když jde o zásah do porostů při jižním okraji větší souvislé plochy dřevin), další významnější interakce je nutno očekávat v úseku podél celého oblouku severně od areálu ČKD Kolbenova a dále severně od mimoúrovňového křížení Cíglerova x Chlumecká, porosty u trati severně od Café restaurant Skonto na Černém Mostě, jižně na protilehlé straně přes trať při severním okraji H.Počernic proti poloze areálu cirkusů v ulici Cirkusová nebo při severním okraji zámeckého parku zámku Čertousy (vše vlevo ve směru staničení).

Dokumentace ale podrobněji nevyhodnocuje míru velikosti a významnosti vlivů na porosty dřevin na trati v úsecích mimo hlavní město Prahu, zejména v úsecích, kdy je stávající těleso trati porostlé kompaktními druhově rozmanitými porosty keřové vegetace s jednoznačně refugiální až ekologicko-stabilizační funkcí v silně využívané zemědělské krajině- úseky JZ od Zelenče (včetně stromových porostů oboustranně u trati jižně od ulice Dunajská), v úseku Zeleněč – Mstětice a zejména úseky trati západně a východně od přemostění železnice přes silnici Nehvizdy – Lázně Toušeň.

Z výše uvedených důvodů pokládá zpracovatel posudku detailně vyhodnotit potřebnost zásahů zejména ve výše uvedených úsecích optimalizované trati na základě podrobné pasportizace porostů dřevin. proto jsou do návrhu stanoviska promítnuta zejména následující doporučení a podmínky:

- V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat podrobný dendrologický průzkum a pasportizaci porostů dřevin podél trati s důrazem na podrobné vyhodnocení zejména v úsecích:
 - kolem žst. Praha-Vysočany (včetně),
 - dále v celém úseku pod ulicí Ke Klíčovu severně od areálu ČKD Kolbenova,
 - v celém úseku od odbočky Skály po zámecký park Čertousy
 - mimo hl. město Prahu s důrazem na úseky kolem obce Zeleněč a úseky východně od žst. Mstětice po polohu navržené přeložky trati k Čelákovcům
- Na základě tohoto vyhodnocení a pasportizace důsledně prověřit v kontextu požadavků na ochranu elektrické traktce, zabezpečovacích prvků a dalších přímo zákonem o drahách vyžadovaných ochranných podmínkách potřebu zásahu do každého sadovnický hodnotnějšího jedince stromů v uvedených úsecích s tím, že bude navržena ochrana každého jedince, který při respektování zákonných požadavků ochrany provozu na elektrifikované trati může být zachován. Ve smyslu těchto výstupů a podrobného vyhodnocení jednoznačných požadavků na zásahy do porostů podél trati sumarizovat minimální, jednoznačně zdůvodněný objektivní rozsah zásahů do dřevin, stanovit zásady

ochrany konkrétních jedinců či porostních skupin v dosahu stavby a připravit návrhy kompenzační výsadby pro jednání s příslušnými orgány ochrany přírody.

- Zásady a požadavky na konkrétní způsob ochrany jednotlivých stromů či porostních skupin promítnout do prováděcí dokumentace stavby a POV stavby; způsob ochrany dřevin promítnout rovněž do zadávacích podmínek na výběr zhotovitele stavby
- Minimalizovat zásahy do vzrostlých porostů dřevin jen v jednoznačně odůvodněném minimálním rozsahu s tím, že může být prováděno výhradě v období vegetačního klidu.
- Důsledně zajistit všechny technické způsoby ochrany kmenů a aktivní kořenové zóny zachovávaných jedinců stromů a porostních skupin

Z hlediska potenciálních vlivů na zvláště chráněné druhy živočichů předkládaná shrnující tabulka ve smyslu metodického pokynu OEK MŽP z července 2009 (i přes deklarovanou obtížnost její aplikovatelnosti) na str. 224 až 226 představuje jen zcela základní screeningové vyhodnocení, aniž se hodnocení zabývá podrobněji reálnou mírou velikosti a významnosti vlivů na populace uvedených druhů. Není zcela zřejmé, jakého klíče použili autoři dokumentace k diferenciaci vlivů během výstavby a provozu, když například: pro dva analogicky se vyskytující druhy ještěrka obecná a slepýš křehký je vyhodnocení zcela rozdílné (oba se budou na svazích traťového tělesa nepochybně vyskytovat); není zřejmé, jaké vlivy během provozu měli autoři na mysli pro krutihlava obecného (ve sloupcích ohledně vlivu záměru a komentáři jsou zcela shodné shrnující formulace pro řadu dalších druhů se stejným výstupem pro nulovou potřebu kompenzace jako pro krutihlava) nebo jaký je důvod toho, že v komentáři se jeden druh čmeláka se „stáhne dále“ a druhý jen „po dobu stavby omezí činnost“. Není rovněž zřejmé, jaká kritéria byla stanovena pro výběr seznamu druhů na výjimku, když mezi nimi chybí druhy ptáků, kde je konstatován vliv jak pro fázi výstavby, tak pro fázi provozu (řuhák, krutihlav, tak pro fázi výstavby (slavík, koroptev polní, ještěrka obecná, slepýš aj.)

Kapitola neobsahuje ani odhad jiných nepochybně vznikajících vlivů na faunu. Je například zřejmé, že zásah do porostů dřevin znamená zásah do možné hnízdní niky některých drobných pěvců, chybí kontext ovlivnění hnízdní niky ptáků hnízdících na zemi (strnad, případně i skřivan). Chybí podrobnější vyhodnocení možných rizik kontaminace vod při výstavbě z hlediska vlivů na zoocenózy uvedených křížených toků. Dle názoru zpracovatele posudku asi nelze přímo kompenzovat stavební ruch v zařízeních staveniště a v okolí trati předběžným průzkumem (str. 226), navrhované průzkumy roce započetí prací mohou pouze nastolit aktuální potřebu transferů a upřesnit požadavky na ochranná opatření. S ohledem na charakter a polohu stavby je možno uvedená metodická pochybení pokládat za patrná, není výrazněji nutno polemizovat se závěry, poněvadž je navrhováno aktualizovat průzkumy před zahájením stavby. Zpracovatel posudku ve shodě s autory dokumentace pokládá za účelné právě ještě před zahájením zemních prací provést doplňující aktualizované zoologické doprůzkumy s cílem precizovat podmínky zejména pro fázi výstavby (včetně opatření ochranných či kompenzačních), v závislosti na navrhované etapizaci celé stavby, v tomto aspektu potvrzuje oprávněnost požadavků autorů dokumentace.

Přes obecnost a jen rámcový popis charakteru vlivů lze s většinou autory navrhovaných ochranných opatření v zásadě souhlasit. Zpracovatelský tým posudku proto nad rámec doporučení, uváděných Dokumentací a převzatých do návrhu stanoviska (po určité konkretizaci a úpravě), případně opatření uvedená v kontextu ochrany dřevin pokládá za potřebné respektovat následující podmínky:

- Skrývky a přípravu území realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu minimalizace ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu.

- Důsledně monitorovat výskyt invazních druhů rostlin a již v průběhu postupů stavby řešit sanaci případných ohnisk těchto druhů, po ukončení prací zajistit následný dohled a likvidaci případných ohnisk těchto druhů do doby zapojení vegetace.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace v v posledním období před zahájením zemních prací provést doplňující aktualizované zoologické doprůzkumy na jaře a v létě let 2012 až 2014 s cílem precizovat podmínky minimalizace vlivů na faunu zejména pro fázi výstavby.
- Za účelem respektování navrhovaných podmínek pro fázi výstavby ustanovit odborný ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě.

Vlivy na ekosystémy

Dokumentace v příslušné kapitole neobsahuje prakticky žádné sdělení tohoto v charakteru, ale navazující kapitole vlivů na krajinu je tabelárně vyhodnocen potenciální vliv na prvky ÚSES. Ve většině případů je konstatováno, že jde o okrajový vliv pouze při stavbě nebo že je mimo dosah stavby i provozu, v žádné z uvedených interakcí nejsou zahrnuty potenciálně významnější vlivy. Dokumentace v rámci vyhodnocení tabulky shrnuje, že interakce s prvky ÚSES je definována jako přiblížení nebo křížení. V případě přiblížení k funkčním prvkům dokumentace doporučuje zachovat porosty dřevin nebo křovin v jeho ose, zejména v okolí Labe, Lysé n.L. a v místech mezi Mstěticemi a Zelenčí jde o jedny z mála zelených pásů v krajině a proto je nutno je dále zachovat. Dokumentace uzavírá, že kostru ÚSES v krajině lze hodnotit jako nedostatečnou, která je vhodná k doplnění, biocentra registrovaná jako funkční jsou na hranici funkčnosti (izolovaná) a zeleň v nich je nepůvodní a nekvalitní. Velká část prvků ÚSES v okolí stavby stavbou není zasažena ani ovlivněna, část prvků SES se stavby dotýká, což však nesnižuje jejich kvalitu, nejmenší část prvků ÚSES a to převážně na lokální úrovni se s tratí kříží a jen některé jsou v místech křížení kvalitní a funkční. V případech křížení stavby s prvky SES je doporučeno zachovat průchodnost koridorů, tak aby mohly být jejich linie v krajině na základní úrovni funkční. Světlost propustků je nutno volit větší a zároveň u mostků a propustků zajistit průchodnost pro menší živočichy ve smyslu metodiky AOPK. Průchodnost musí být zajištěna podle břehů Labe i v případě mostu přes Labe u Čelákovic, naopak je absurdní podobně zajišťovat průchodnost u Rokytky v Praze na konci stavby na Balabence, kde je trať vysoko na tokem, který je plně kanalizovaný.

Analogicky jsou vyhodnoceny VKP s tím, že dle dokumentace je smyslem zachovat maximum zeleně ve volné krajině, tak aby funkčnost ekologických vazeb mohla být postupně obnovena. Samotná stavba do prvků SES a VKP zasahuje relativně málo (koleje), jde jen o zachování maximální míry zachovalé zeleně v zemědělské krajině do budoucna.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola řešící vlivy na ekosystémy zpravidla obsahuje postoj zpracovatelů dokumentace k ovlivnění prvků ÚSES a VKP (i zprostředkovaným – zde např. křížení toku vyvolanými investicemi). Pokud zpracovatelský tým posudku pomíjí trochu nelogické zařazení vlivů na uvedené prvky do vlivů na krajinu, je nutno konstatovat, že mohla být podrobněji vyhodnocena velikost vlivů na ekologicko-stabilizační funkci prvků ÚSES a VKP, i když jde ve většině případů o interakci na stávajícím traťovém (mostním) tělese. Přesto lze v tabelárním hodnocení dohledat určité rozpory a nejasnosti – např. vliv na LBK 18 Zelenečský potok je hodnocen jako mimo dosah stavby i provozu, když trať tento biokoridor v km 10,3 kříží a vzdálenost v km je prezentována jako 0,0. Případně i pro LBK 23 navržený Čelákovický potok u žst Mstětice je prezentováno, že je mimo dosah stavby i provozu, přestože v uvedeném úseku dochází podle jiné části dokumentace k přeložce toku vlivem návrhu mimoúrovňového křížení se silnicí II/101 (byť v technicky upravené části toku). Pro interakci

s RBC 368 Niva Labe u Čelákovice a Přerova nelze míru interakce po procházející trati stanovit, poněvadž v mapové příloze 1:10.000, sekce 3 nejsou dle legendy hranice RBC zakresleny, s tabelárním hodnocením okrajových vlivů při stavbě lze v zásadě souhlasit.

V daném kontextu zpracovatel posudku pokládá kromě podmínek, prezentovaných v komentáři k vlivům na faunu a floru, za potřebné uplatnit i následující doporučení do návrhu stanoviska:

- *v prováděcí projektové dokumentaci volit v rámci rekonstrukce mostních objektů maximálně ekonomicky únosnou délku mostů přes všechny údolní nivy (i redukované) a vodní toky se zakládáním pilířů mimo břehové hrany toků průtočný profil (netýká se Labe), při respektování minimálních parametrů pro křížení biokoridorů s vodními toky, vyplývajících z příslušné metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (2001)*
- *během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště*
- *při stavebních pracích důsledně respektovat okrajové prvky dřevin, nacházející se v kontaktu s plochami pro rozšíření naspů při zdvojkolejnění trati; tedy zabezpečit minimalizaci šíře manipulačních pásů v křížených biokoridorech*
- *vyložit prostory výrazně podmáčených prostorů z úvah o případné realizaci zařízení staveniště*
- *důsledně minimalizovat manipulační pásy v prostorech kontaktu či kolize se skladebnými prvky ÚSES*
- *důsledně realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do prostorů skladebných a podpůrných prvků ÚSES*
- *důsledně zajistit, že veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v zátopovém území odváženy*
- *důsledně zabezpečit, že mezideponie sypkých stavebních materiálů a zemin budou realizovány v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků*

Za významný aspekt minimalizace potenciálních negativních vlivů na mokřadní ekosystémy pokládá zpracovatel posudku potvrzení názoru autorského týmu dokumentace ve smyslu ochrany mokřadů západně od žst. Zeleneč:

- *Zcela zachovat rybníčky (tůňky) u trati v obci Zeleneč (km16,8). Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře tak i po metamorfose) s tím, že bude zúžen manipulační pás s cílem minimalizace přímých zásahů do mokřadních ploch oboustranně kolem trati.*

Křížení vodního toku Labe představuje stěžejní střet zájmů v rámci navrhované rekonstrukce i z důvodu, že je navržena nová výšková niveleta mostu o cca 3,25 m. Dokumentace kromě popisu stavebních prací na str. 218 v rámci kapitoly vlivů na vody (sic!) neřeší blíže kontext potenciálních vlivů této výstavby na prvky ÚSES a VKP vodního toku a užší nivy, což u tak významného objektu je nutno pokládat za metodické pochybení. Oznamovatel v rámci doplnění podkladů v zásadě předkládá stejný, jen mírně rozšířený text, publikovaný na str. 217 až 218 dokumentace s tím, že je pouze rozvinut popis zařízení staveniště, doložena situace a upřesněna fáze likvidace původní mostní konstrukce. Na základě údajů, prezentovaných na str. 6 předloženého doplnění podkladů (příloha č. 2 posudku), vyplývá, že dojde k mírnému rozšíření paty a tělesa trati na pravém břehu, mimo přímý kontakt s hodnotnými stanovišti labské nivy (včetně hodnotnějších lužních porostů). Není ale zmíněn způsob ochrany toku před úniky látek nebezpečných vodám během výstavby, je zdůrazněna okolnost vodotěsného řešení jímek pro zakládání pilířů mostu v průtočném profilu a přístup ke staveništi po trati, k podpěrám v profilu jen pomocí speciálních soulodí. Je nutno dále potvrdit jako klíčovou zásadu neprovádění prací v průtočném profilu (výstavba pilířů, zakládání provizorního přemostění, snášení stávajících konstrukcí. Uvedené principy pokládá zpracovatel posudku za stěžejní k ochraně ekosystému toku Labe a přilehlých částí nivy, proto je i ve formě podmínek do návrhu stanoviska podporuje:

- *V dalších stupních projektové dokumentace podrobně rozpracovat všechny principy ochrany toku Labe a přilehlých částí labské nivy tím, že doprava materiálu na staveniště bude preferována po stávající železnici a pro speciální montáže konstrukcí mostu a opravě (obnově) pilířů v průtočném*

profilu přednostně využít pontonových souprav a vhodných typů soulodí; v zásadě vyloučit dovozy materiálů po místních komunikacích a jejich odvozy s ohledem na nevhodné šířkové parametry i nevyhovující stav konstrukcí těchto komunikací pro nákladní automobily

- Rozpracovat zejména systém založení piliřů P3 a P4 ve vodotěsných jámkách (nasazené jámky s dvojitou stěnou), systému odvozu stavebních materiálů a hmot, systému instalace nových nosných konstrukcí formou podélného výsunu z montážní plochy vytvořené dočasně rozšířením náspu u koleje č.1 za pravobřežní opěrou mostu a systému ochrany toku Labe před úniky vodám nebezpečných látek (hydraulika posunů, skladování látek apod.) .
- Pro vlastní technické řešení mostu přes Labe (celou fázi výstavby) vypracovat a projednat samostatný havarijní plán a plán protipovodňové ochrany; tyto požadavky promítnout i do zadávacích podmínek do výběrového řízení na zhotovitele stavby (dílčího zhotovitele přemostění toku Labe).
- Protikorozní ochranu konstrukcí mostu (případně pískování apod.) důsledně provádět jen za příznivých povětrnostních podmínek za předpokladu důsledné ochrany toku před depozicí aerosolů a úkapů zaplachtováním konstrukcí a pracovních plošin /míst/, sorpčními rohožemi, pod ochranou sorbentů a prostřednictvím dalších technologických principů zachycování vodám nebezpečných látek.

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Dokumentace je vybavena samostatnou přílohou – naturovým hodnocením RNDr. Jiřího Veselého, ze kterého vyplývá, že záměr nemá negativní vliv na evropsky významné lokality CZ 0214007 Káraný-Hrbáčkovy tůň a CZ 0210730 Písčina u Byšiček.

Stanovisko zpracovatele posudku k uvedenému bodu:

Zpracovatelé posudku odkazují na posouzení předloženého naturového hodnocení, toto Posouzení dle § 45 i, vyžadované zákonem v provedení jinou autorizovanou osobou, je doloženo v rámci přílohy č. 3 posudku. Na základě požadovaného doplnění podkladů, poskytnutého i ve věci doplnění naturového hodnocení, je nutno konstatovat mírně nepříznivý vliv na EVL Písčina u Byšiček a potvrdit, že záměr negeneruje negativní vlivy na EVL Káraný – Hrbáčkovy tůň.

II.2.4.8. Vlivy na krajinu a krajinný ráz

Dokumentace úvodem předkládá rozsáhlejší kapitoly ohledně vlivů na prvky ÚSES a VKP, které jsou komentovány v předchozí kapitole posudku.

Vlastní hodnocení vlivů na krajinný ráz se omezuje jen na posouzení konkrétních protihlukových stěn. Pro jednotlivé lokality dokumentace prezentuje především následující vlivy:

- *Lysá nad Labem* - na trati nejsou navrhována protihluková opatření, krajinný ráz nebude narušen, zejména pak v oblasti obou EVL podle ž. trati.
- *Čelákovice* - protihlukové stěny (dále PHS) jsou plánovány na mostu přes Labe, které budou o výšce cca 2 m, nad Labem budou působit kompaktně jako součást mostu a je vhodné zvolit odpovídající nátěr, který bude působit tak, že most se bude zdát opticky nižší než ve skutečnosti. Nejlepší z tohoto hlediska by byla kombinace dvou barev, s tím že během průjezdu vlaku bude horní hrana jasně vymezena vyššími mostními oblouky. Z hlediska krajinného rázu tak nenaruší ani okrajově tato část stavby obzorovou křivku mostu nad řekou, protože celková výška mostních oblouků se nezmění. Uvnitř zástavby města Čelákovice nedojde k výraznému narušení krajinného rázu, protože PHS o výšce 2m, maximálně 3m jsou ve většině prostor města kryty jednak zástavbou a jednak doprovodnou vzrostlou zelení, která podle trati zůstane i po rekonstrukci železničního svršku. Za ž.st. Čelákovice, v místě oddělení se stávající trati od trati nově navržené je předpokládána nová protihluková stěna, která bude chránit obyvatele a areály v okolí navržené trati (bývalé ZZN a obytné stavby). Konfigurace trati za městem s PHS u zástavby opět nebude působit rušivě, protože v okolí se nachází větší množství výškových staveb (sila, haly) a také obytné objekty o jednom-dvou nadzemních patrech, které spolehlivě takové PHS o výšce dvou metrů pohledově odstíní. Není tedy očekáván zásadní vliv na krajinný ráz, ale je nutno opět PHS dotvořit barevně a případně i přidat průhledovou plochu doplněnou nálepkami siluet dravců.

- *Mstětice* Na objektu u nádraží budou realizovány individuální protihluková opatření, PHS nejsou navrženy.
- *Zeleneč* PHS v obci Zeleneč jsou navrženy již před obcí, kde budou na náspu patrné v ploché krajině s okolními poli a komunikacemi, ale budou zčásti kryty stávající vegetací a to i když jsou navrženy jako oboustranné, až za ž.st.Zeleneč. Lze očekávat, že vhodné dotvoření PHS barvou a současně i náletovou další zelení po realizaci zapojí PHS do krajiny, aniž by působily výrazněji negativně na krajinný ráz ve svém okolí. PHS za žst.Zeleneč jsou navrženy pouze jako pravostranné, ovšem je nutno zohlednit konektivitu pod tratí u mokřádku na km cca 16,8. Je velmi vhodné zvolit odpovídající barvu PHS v západní části obce Zeleneč, kde v současnosti je relativně vysoký železniční násep a PHS by byly velmi patrné jako obzorová bariéra zejména od jihu, i když jen v místech bez krycí vegetace. Je nutno zde zvolit nátěr PHS oboustranný nebo použít kolorovaný materiál již od výroby.
- *Horní Počernice* V úvodu obce prochází PHS jako levostranná, pak mezi zástavbou oboustranně a pak levostranně v místech obytných objektů. PHS jsou prakticky na všech místech uvnitř horních Počernic navrženy 2m vysoké (s výjimkou 2,5-3m v prostoru nádraží). Kromě úvodní pasáže u obytných objektů před obcí jsou PHS již skryty mezi domy a reály různých výrobních a skladovacích objektů v celé délce stavby. V úvodní pasáži před obcí platí to co v předchozích, tedy je nutno ponechat maximum stávající zeleně na náspu u ž.trati, tak aby sloužila jako krycí zeleň a současně odpovídajícím způsobem barevně tónovat PHS
- *Praha-Černý most* PHS jsou jako levostranné umístěny podle trati za komerčním centrem Černý most, protože se zde nacházejí zahrady a obytné objekty. PHS zde nekoliduje s jinými stavbami a z hlediska krajinného rázu jde o hustou, často relativně vysokou zástavbu v zeleni a tak jednotlivé objekty a zeleň z hlediska krajinného rázu dostatečně odstíní ostatní vlivy plynoucí z existence PHS. V tomto prostoru je rovněž nutné pracovat s PHS a ponechat na vybraném místě průhled, případně stěnu dokolorovat.
- *Praha-Hloubětín* PHS jsou navrženy v blízkosti sídliště Hloubětín při km 2465-24,85 jako 3m vysoké, trať zde vede v okolí jiných silničních technických staveb a staveb infrastruktury a tak z hlediska krajinného rázu má osazení PHS podle trati jen minimální význam (nejde o žádný obzorový tvar, ale naopak stavba je ve zvlněné krajině a na úpatí kopce).
- *Praha – Vysočany* PHS jsou zde navrženy u obytné zástavby vlevo od trati směrem do Vysočan v celé délce, přes nádraží Vysočany, kde jsou posunuty po svahu, až do oblasti mostu a konce stavby, kde se trať nachází vysoko nad obytnou zástavbou a proto v případě některých míst a mostů postačí pouze PHS o výšce zábradlí, naproti tomu v místě nádraží Vysočany jsou požadovány PHS o výšce 3 m a s oboustrannou absorpcí hluchnosti. Z hlediska krajinného rázu u dlouhodobě umístěné železniční trati lze docílit minimalizace efektu na krajinný ráz uvnitř města tím, že PHS budou kolorovány zejména matovou zelenou barvou, případně odstínem zelenohnědé. Při kompozici nátěru a dřeva bude PHS dostatečně zapojena do plně urbanizované krajiny v okolí nádraží Vysočany a lze počítat s tím, že negativní účinek z existence PHS bude minimální.

Na základě konkrétního vyhodnocení navrhovaného umístění protihlukových stěn dokumentace dochází k závěru, že navržený systém protihlukových stěn generuje vliv na krajinný ráz s koncentrací v otevřených místech pohledu na trať a na okraji obcí. Zejména jde o oba okraje Čelákovice (most je konstruován tak, že vliv je minimální), kde je nutno pracovat s barevným laděním PHS. Stejně je tomu na východním okraji Zelenče a Horních Počernic. Naopak na území hl.m.Prahy význam míst s negativním ovlivněním krajinného rázu vlivem PHS klesá. Jediné výraznější působení lze předpokládat u západního okraje H.Počernic a oblast nad Podvinným mlýnem u nádraží Praha – Vysočany.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K uvedenému hodnocení je nutno poznamenat, že v zásadě i přes absenci použití některé sofistikovanější metodiky postihuje u protihlukových stěn stěžejní aspekty jejich lokalizace a není nutno vznášet zásadnější připomínky. Jen lze namítnout, že přílišná podpora začlenění stávající doprovodnou vegetací na železničních náspech může být v protikladu s požadavkem na údržbu traťového tělesa bez porostů dřevin, jak je ostatně na vícero místech dokumentace zmiňováno v kontextu odůvodněnosti zásahů do porostů dřevin. Jinak lze i do návrhu stanoviska podpořit opatření a zásady, které autorský tým dokumentace textu prezentuje, ačkoli je žádným způsobem nepromítá do návrhu opatření v kapitole D.IV.

Váženějším metodickým pochybením dokumentace ale je, že vůbec nehodnotí působení novotvarů železniční trati v krajině, zejména u výraznější směrové odchylky nového úseku trati za Čelákovicemi (směrová úprava u Mstětic je z hlediska dopadů na krajinu zcela podružná), ani neřeší způsob, jak zapojit nové těleso do krajiny. Nepochybně jde o vznik nové charakteristiky území a nový pohledový vjem, i když převážně na úkor negativní složky orné půdy a části zastavěného areálu. Významnou změnu krajinného rázu místa je nutno očekávat rovněž východně od Mstětic, kdy je navrženo mimoúrovňové křížení silnice II/101 na Zápy, při kterém dojde k vyzdvižení silničního tělesa nad úroveň terénu (nad trat) a vzniku pohledově významného novotvaru, částečně realizovaného i na úkor neudržovaných porostů dřevin při východním zhlaví žst. Mstětice.

Na základě výše uvedeného rozboru zpracovatelský tým posudku pokládá za potřebné uplatnit do návrhu stanoviska následující doporučení:

- *V rámci další projektové dokumentace konkretizovat návrhy na exteriérové pojetí navrhovaných protihlukových stěn s důrazem na kolorované pojetí v přírodních odstínech, s využitím přírodních materiálů a vnějších sadových úprav (včetně možnosti popínavých dřevin) všude tam, kde v rámci přípravy prostoru pro výstavbu protihlukových stěn nebude možno respektovat stávající keřovou vegetaci podél traťového tělesa.*
- *V rámci další projektové dokumentace prověřit řešení co nejsubtilnější konstrukce mostního objektu na přeložce silnice II/101 u žst. Mstětice i na úkor délky náspu nového silničního tělesa, řešit začlenění náspu do krajiny vhodnými sadovými úpravami stanovištně odpovídajících druhů keřů a skupin stromů pod patu svahu náspu*
- *Nejdéle ve fázi stavebního povolení předložit komplexní projekt sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů stavby, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:*
 - *preferenze nespojitých keřových výsadeb na tělese trati*
 - *preferenze kompaktních výsadeb za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP a podpůrných prvků ÚSES*
 - *pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni, typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin (preferenze dubu, lip, habru, javoru, borovice lesní), s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin mokřadních stanovišť, případně krátkověkých dřevin sušších stanovišť, vyloučeno bude použití smrku, modřínu, akátu a exotických druhů dřevin; k tomu bude zajištěna volba stanovištně odpovídajících domácích druhů keřů (preferenze plodonosných druhů)*

II.2.4.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Dokumentace konstatuje, že záměrem nebude zasažen hmotný majetek ani kulturní památky.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným názorem se nelze zcela ztotožnit, poněvadž jsou navrhovány demolice některých drážních i mimodrážních objektů, které nepochybně jsou vlivem na hmotný majetek. Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že požadavky týkající se zákona 20/1987 Sb. musí oznamovatel plnit bez ohledu na proces EIA, protože jednoznačně vyplývá z příslušného složkového zákona, území je dlouhodobě osídleno a v nových úsecích trati nelze jednoznačně např. archeologické nálezy vyloučit. Proto dokumentací formulované doporučení není převzato do návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

II.2.4.10. Velkoplošné vlivy a vlivy navazujících staveb a činností

Dokumentace tento aspekt v zásadě neřeší.

Stanovisko zpracovatele posudku:

K aspektu velkoplošných vlivů lze konstatovat, že výrazná většina záměru optimalizace posuzované trati je navržena ve stávající stopě stávající trati, směrové odchylky v obou případech nepřekračují lokální měřítko velikosti a významnosti vlivu.

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

Dokumentace v popisu variant předkládá jedinou aktivní variantu..

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedený přístup lze akceptovat i z toho důvodu, že v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí předkládaného záměru nebylo variantní řešení záměru vyžadováno a územní řešení je jednoznačně dáno polohou stávající trati navržené k optimalizaci.

II. 4. Komplexní charakteristika vlivů záměru na ŽP z hlediska jejich velikosti a významnosti

Dokumentace prezentuje stručné shrnutí ve smyslu, že řešení posuzovaného záměru při průchodu zemědělskou krajinou s přírodními prvky a posléze suburbii a městem nebude mít významný negativní vliv na jednotlivé složky a faktory životního prostředí i sociální sféru . Dle dokumentace zrychlení dopravy na novém úseku trati do Prahy umožní částečné dosažení jízdního komfortu a také opravu zanedbaného stavu železniční trati a rozvoj Středočeského regionu. Vlivy z výstavby a provozu optimalizované železniční trati budou omezené na volnou krajinu a okolí trati uvnitř města. Dokumentace uzavírá, že zásadní vlivy ze stavby na zdraví obyvatel, tedy hluchost a malé znečištění ovzduší budou po ukončení stavby spíše sníženy na nižší úroveň a vliv celé realizované stavby bude pozitivní a to i ve vztahu k zachování přírodního prostředí (omezení záboru půdy, omezení kácení doprovodné zeleně a rekultivace ploch, rekultivace staré trati).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Kapitola by měla představovat spíše určité přehledné shrnutí, ze kterého by bylo zřejmé, jaké vlivy v jaké významnosti pokládá autorský tým dokumentace za stěžejní, kapitola v prezentované podobě spíše vyznívá jako souhrn obecnějších deklarácí

II. 5. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepřesahuje svými vlivy státní hranice.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S uvedeným konstatováním lze vyslovit souhlas.

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

K problematice technického řešení záměru

Dokumentace popisuje poměrně podrobně technické řešení záměru podle jednotlivých objektů, z popisu vyplývá standardní technické pojetí optimalizace trati s většinovým využitím stávající stopy (tělesa) trati.

Stanovisko zpracovatele posudku

Vzhledem k charakteru záměru nejsou k této části dokumentace podstatnější připomínky (komentář k vlastní prezentaci popisu je uveden v příslušné části textu posudku). Opatření týkající se prevence environmentálních rizik jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí dostačujícím způsobem popsáno, detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Technické řešení záměru při respektování navržených opatření odpovídá požadavkům k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví a navrhovaná opatření, resp. podmínky, zmírňují vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

K problematice rizik a havarijních stavů

Dokumentace v kapitole D.III konstatuje, že zásadními riziky a zvláště při provozních haváriích mohou být hlavně úniky ropných nebo jiných látek nebo škodlivin z mechanizace a dopravních strojů do podloží, lokalit v okolí železniční trati nebo při výstavbě v okolí vytížených provizorních nebo místních komunikací. Zvláště citlivými místy jsou – blízkost nivy Labe a tok řeky, dále pak území Hrbáčkovy tůně s okolím, okolí VKP u Zelenče, toky malých vodních toků a VKP, případně prvky ÚSES (kromě biocentra u žst. Mstětice, které je zlikvidováno stavbou.

Vznik havarijního stavu je dle dokumentace možný ve fázi výstavby i ve fázi provozu. K těmto situacím může dojít v době výstavby především :

- při poruše či kolizi stavební mechanizace a dopravních prostředků
- při nedostatečné údržbě mechanizace
- při nesprávném doplňování pohonných hmot do stavební mechanizace a dopravních prostředků přímo na stavbě
- při nedostatečném zabezpečení skladovacích nádob s látkami závadným vodám
- při pokusech o krádeže pohonných hmot, transformátorů s olejovou či PCB náplní atp.
- při nedostatečném zabezpečení nebo nesprávné likvidaci nebezpečných odpadů vzniklých při stavbě
- při nedostatečném zajištění vyhovující jakosti vypouštěných odpadních či znečištěných dešťových vod ze staveniště do veřejné kanalizace nebo přímo do recipientu – nutno zajistit předčištění

Z pohledu ochrany čistoty vod se při výstavbě Optimalizace trati Lysá n. L. – Vysočany jako „nejrizikovější“ jeví:

- staveniště mostních stavebních objektů překračující vodní toky
- staveniště stavebních objektů nacházejících se v ochranném pásmu vodního zdroje
- staveniště nacházejících se v záplavových územích
- plochy ZS sloužící pro výstavbu mostních objektů přes vodní toky

- plochy ZS nacházející se na březích vodních toků a v záplavových územích
- plochy ZS nacházející se v ochranném pásmu vodního zdroje
- plochy ZS nacházející se v blízkosti kanalizačních vpustí a poklopů kanalizačních šachet

V době provozu může k těmto situacím dojít především v obvodech žst. :

- z důvodu kolize vlakových souprav přepravujících látky závadné vodám
- z důvodu poškození odstavených vozových jednotek přepravujících látky závadné vodám
- z důvodu kolize či poškození nádrží pohonných hmot hnacích kolejových jednotek

Uvedené havárie na vodách a půdě nelze předběžně očekávat a je možno jen připravit se na případný pohotovostní zásah mimo jiné dostatečným pohotovostním servisem k sanaci následků havárie. Hlavním protiopatřením při stavbě je zajištění si včasného zásahu a dekontaminace okolí komunikace po havárii a také zajištění kompenzačních a zmírňujících opatření následků havárie. Jako vhodné se jeví i pravidelné sledování povětrnostních předpovědí, aby bylo možno dostatečně se vyhnout a zabezpečit proti případné extrémní nepřízní počasí (přivalové vody, povodeň, silný mráz, ale i vánice např.) na staveništi příslušného SO.

Stanovisko zpracovatele posudku

Kontext havarijních stavů je dokumentací řešen na daném stupni v zásadě korektně. Lze pouze doplnit, že je nezbytné vypracování havarijního plánu pro výstavbu a požárního a havarijního řádu pro provoz. Významným rizikem zejména na Labi jsou povodňové stavy, těmto aspektům měla dokumentace věnovat důslednější rozbor i v této kapitole. Komentář k tomuto riziku je ze strany zpracovatelského týmu posudku uveden v rámci komentáře vlivů na vody, včetně návrhu příslušných podmínek do návrhu stanoviska.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro posouzení vlivu řešeného záměru byla zpracována Dokumentace dle Přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb., v platném znění. Zpracovatelský tým dokumentace navrhuje následující níže popsaná opatření (*kurzivou komentáře zpracovatele posudku*) s tím, že uvedená opatření k prevenci a vyloučení negativních vlivů a pro co nejlepší průběh navržené stavby bez střetů s ochranou životního prostředí jsou specifikována pro období přípravy stavby, pro období vlastní realizace stavby a pro období provozu po optimalizované trati a jsou zaměřena zejména na složky životního prostředí, u nichž lze předpokládat možné negativní vlivy.

Pro období další přípravy stavby:

V dalším stupni dokumentace :

- specifikovat přesněji objemy šterku a výkopové zeminy na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění jako odpadu v souladu s platnými právními předpisy – *upraveno v podmínkách pro odpadové hospodářství*
- Pro vypouštění odpadních vod a srážkových vod do kanalizační sítě či recipientů (po dobu výstavby i pro provoz) zajistit souhlas správců. *Administrativní podmínka, neakceptováno*
- blíže specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně a současně doprojednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (mimo těleso dráhy i v lese) a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu trati i města, provést bližší průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice I/20 a I/27) – *uvedené silnice se kříží ve městě Plzni a nemají s řešenou stavbou co do územní souvislosti žádnou vazbu, podmínky k ochraně dřevin jsou konkretizovány*
- zajistit povolení ke kácení mimolesní zeleně dle zák. č. 114/1992 Sb. a zák. č.218/2004 Sb. *Administrativní povinnost, neakceptováno*
- omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě vodotečí a niv) zejména při naplňování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum – *obecná nekonkrétní deklarace, nahrazeno*
- přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí, včetně kompenzačních opatření a sanace v navržených trasách zejména v oblasti ochrany zdrojů vod – *poněkud zmatená obecná deklarace, podle možnosti upraveno*
- vhodným technickým řešením znovu minimalizovat dočasné zábory půdy (ZPF i PUPFL) a řešit odpovídajícím způsobem zábory půdy a jejich následnou rekultivaci na plochy zeleně, stejně jako rekultivaci devastovaných ploch po snesení trati a nově vytvořených ploch stavenišť a cest v okolí stavby – *významně do návrhu stanoviska konkretizováno*
- navrhnout optimální způsob hospodaření se skrytou černozevní ornici a podorničím z ploch záborů ZPF – *jaký způsob, vyplývá ze zákona a z požadavků dotčených správních úřadů ochrany ZPF*
- minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, připravit detailní přehled zásahů do zeleně a očekávaných kompenzačních opatření (obednění stromů, ohrazení křovin, atp.) a případně náhradních výsadeb v okolí vybraných zvláště citlivých míst stavby (prvky ÚSES, VKP, atp. podle požadavku DOSS) – *konkretizováno*
- zajistit doprůzkum fauny na vybraných místech u trati v souladu s případnými výjimkami k zásahu do biotopu a společenstev živočichů a případně transfer zvláště chráněných druhů živočichů, podle možností, z vybraných a stanovených lokalit podle výstavby na jiné plochy v okolí, ve vhodném období před započítáním stavby – *konkretizováno, upraveno*
- zajistit aby započítání prací na stavbě bylo načasováno na období od srpna do října, stejně jako úvodní práce a posléze i kácení – *v zásadě akceptováno s úpravou*
- zajistit plašení vybraných druhů živočichů při započítání stavby a včasnou kontrolu území tak, aby byly minimalizovány ztráty jedinců a to i přesto, že v okolí trati se nenacházejí kompletní populace. – *vazba na navrhovanou činnost ekologického dozoru, uplatněno v tomto smyslu pro fázi výstavby*
- V rámci předběžné ochrany po zařízení stavenišť u trati úsek oplotit plotem od země do výšky cca 2 m, tak aby se živočichové do prostoru stavenišť nemohli dostat - *akceptováno*

- Zajistit podle potřeby transfer části rostlin z EVL Písciina u Byšiček do vybraného biotopu v okolí do doby ukončení stavby v daném úseku tak aby byla umožněna rekultivace a repatriace druhu.
- zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností a upozornit veřejnost na etapy výstavby optimalizace trati a rozsah stavby, včetně dopravních omezení a přeložek cest, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost

Pro období výstavby:

Ochrana povrchové a podzemní vody

Součástí projektu stavby je funkční havarijní plán k zabezpečení ochrany podzemních a povrchových vod před závadnými látkami, zejména před znečištěním ropnými látkami při realizaci stavby. Veškeré práce budou prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, nebezpečných zejména vodám.

- - dodržování protihavarijních opatření uvedených v předchozím textu
- - dodržování následných opatření z předchozího textu
- - dodržování omezení v záplavových územích (§ 67 zákona 254/2001 Sb.)

Těžko uplatňovat ve stanovisku konkrétní text dokumentace, nutno specifikovat

Na plochách zařízení staveniště ve všech ochranných pásmech budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. *Zpracováno* V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů. Je vhodné zajistit si případnou další sanační službu. – *v zásadě akceptováno*

Protihavarijní opatření při ochraně vod v rámci stavby

1. Jedná se o stavbu v ochranném pásmu vodního zdroje, v korytě toku a jeho stanoveném záplavovém území. Současně se jedná o stavbu v městské zástavbě, tzn., že stavební práce budou probíhat v bezprostřední blízkosti dešťových vpustí či kanalizačních šachet a i některé plochy zařízení staveniště se mohou v jejich bezprostřední blízkosti také nacházet. Z tohoto důvodu musí být vypracován Havarijní plán stavby, který musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005. Sb. Tímto plánem se při vzniklé havarijní situaci musí řídit všichni pracovníci stavby i jednotliví subdodavatelé. Havarijní plán je platný po dobu trvání stavby. Havarijní plán podléhá odbornému stanovisku příslušného správce toku a následnému schválení vodoprávním úřadem.
2. Pro stavbu musí být také vypracován Povodňový plán stavby, který musí být v souladu s povodňovými plány dotčených obcí. Potvrzení souladu provede příslušný vodoprávní úřad. Tímto plánem se při povodňovém ohrožení musí řídit všichni pracovníci stavby i jednotliví subdodavatelé a povodňová komise stavby podléhá pokynům příslušné povodňové komise obce. Povodňový plán je platný po dobu trvání stavby.
3. Práce na mostních konstrukcích, při kterých by mohlo docházet k únikům nebezpečných kapalných látek a aerosolů do vodního toku budou prováděny pod ochranou sorbentů (např. textilních) a při zaplachtování konstrukce a pracovních plošin.
4. Zhotovitel stavby zajistí nezávadný **odvod povrchových vod** z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů a podle potřeby zřídí akumulaci prostory. Kvalita odváděných vod musí splňovat limity dle nařízení vlády č. 61/2003 (229/2007) Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod.
 - V případě vypouštění odpadních a dešťových vod do veřejné kanalizační sítě během výstavby musí být dodrženy ukazatele a limitní hodnoty určené Kanalizačními řády zpracované provozovateli kanalizačních sítí v dotčených obcích, voda ze staveniště by měla být předčištěna před vypouštěním nebo vsakováním.
5. Zařízení staveniště a odstavné plochy stavební mechanizace a nákladních automobilů budou vybaveny vhodnými prostředky pro odstraňování následků havárie . sorbenty a další pomůcky. Je třeba mít trvale k dispozici:
 - **řezivo** např. (prkna, fošny, kůly)
 - **sorbenty** - sorbenty – sypké či granulové (např. písek, křemelina, vhodná pojiva chemikálií), sorpční polštáře, sorpční had, sorpční rohože, sorpční norné stěny **dle druhu znečišťujících látek:**
 - hydrofobní sorbenty – používají se především k sorpci ropných látek
 - chemické sorbenty – jsou určeny především k sorpci agresivních látek především anorganických a jejich vodných roztoků
 - univerzální sorbenty – jsou určeny k sorpci zředěných vodných roztoků neagresivních látek i organických kapalin, doporučují se k sorpci olejových emulzí

- nádoby či pytle na sesbíraný produkt a použité sorbenty
 - ochranné prostředky – latexové rukavice, ochranné respirátory, ochranné brýle
 - nářadí (lopata, krumpáč, koště, sekyra, pila, palice,)
 - úkapové vaničky, havarijní těsnící tmely, havarijní těsnící kanalizační desky
6. **Stavební a nátěrové hmoty – jejich jednotlivé komponenty** nebudou skladovány na staveništích jednotlivých SO. Dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo mimo. Na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba.
Tyto látky nebudou také skladovány na plochách ZS, které se nacházejí v ochranném pásmu vodního zdroje a v záplavovém území.
7. **Prázdné obaly od nátěrových** a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště. Jedná se o odpad ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění a zák. č.477/2001 Sb. o obalech v platném znění.
Katalogové č. odpadu:
- 08 01 11 - odpadní barvy a laky obsahující rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
 - 15 01 10 - prázdné obaly od barev kovové
 - 15 02 02 - znečištěné krycí plachty od barev (textilie)
8. Při **odstavení mechanismů** mimo vyhrazené plochy, v případě závady či nehody, bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží
9. **Obsluhy vozidel**, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
10. **Nádrže stavebních mechanismů** budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot
11. **Pohonné hmoty, oleje a mazadla** budou skladovány pouze na zabezpečených plochách
12. Veškeré **zásoby pohonných a mazacích hmot** budou maximálně pro jednodenní potřebu stavby
13. Na stavbě je zakázáno provádět **výplachy mixů a čerpadel** betonové směsi.
14. Je zakázán **provoz vozidel a mechanizace** mimo určené staveništní komunikace a mimo obvod staveniště.
Toto je především nutné respektovat v obvodu ochranných pásem vodního zdroje Káraný.
15. Je nutné provádět **soustavnou údržbu** staveništních komunikací. Odstraňovat znečištění zeminou. V době sucha provádět zvlhčování komunikací k zamezení nadměrné prašnosti.
16. **Sociální zázemí** stavby vybavit chemickými WC nebo využívat stávající sociální zařízení např. v provozních prostorách zst. V případech ploch ZS umístěných mimo možnost využití stávajících přípojek kanalizační sítě je nutné zajistit jímání splaškových vod ze sprch a mytí rukou, tyto vody nesmí být volně vypouštěny na terén.
17. V případě výstrahy o **nebezpečí povodně** je nutné odstranit z ohrožených ploch mechanizaci, odpavitelný materiál a materiál, který může způsobit znečištění vodního prostředí. Současně je nutné zajišťovat průtočnost profilu toku.
18. Dodavatel stavby zajistí:
- seznámení všech pracovníků s vnitropodnikovými směrnici k ochraně životního prostředí (systém environmentálního managementu)
 - školení TH pracovníků o zákonu č.254/2001 Sb. – vodní zákon, pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami tohoto zákona.
 - školení TH pracovníků o zákonu č.185/2001 Sb.- zákon o odpadech a zákonu č.114/1992 Sb.- zákon o ochraně přírody, pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami těchto zákonů.
 - provést školení TH pracovníků o zákonu č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích, vybrané pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami těchto zákonů.
 - provede školení pracovníků stavby o zásadách bezpečnosti práce při havárii a její likvidaci
- Obecně je do výstupů posudku zpracován požadavek na vypracování konkrétního havarijního plánu s některými stěžejními zásadami, které pokládá zpracovatelský tým posudku za zcela neopomenutelné, zásady uvedené dokumentací lze pokládat za účelné pro to, aby byly do dokumentu zpracovány, jejich rozsah však překračuje rámec podmínek pro návrh stanoviska a vyplývá z obecně závazných právních předpisů*

Následná opatření

V případě havarijní situace ve vztahu k vodnímu prostředí musí být provedena bezprostřední opatření snižující její následky.

1. V případě havarijního úniku závadných látek **do zemního prostředí** bude **kontaminovaná zemina** neprodleně odtěžena, odvezena mimo staveniště k odstranění (ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o

odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění) a nahrazena nezávadnou. *Částečně se opakuje* Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu.

2. V případě havarijního úniku závadných látek **do koryta toku** nebo při **splavení stavebních materiálů** či stavebních odpadů, budou provedena bezprostřední opatření ke zmírnění následků (utěsnění poškozeného zařízení, instalace norné stěny, sběr zachycené závadné látky, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění). Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu. *Jde o rutinní postupy, zpracovatelský tým posudku pokládá za stěžejní i kontext těsné spolupráce se správcí vodních toků (zejména Labe)*
3. V případě havarijního úniku závadných látek **v blízkosti nebo do kanalizačních vpustí** budou provedena bezprostřední opatření k zamezení vniknutí do kanalizační sítě (utěsnění poškozeného zařízení, utěsnění kanalizačních vpustí, aplikace sorbentu, sběr použitého sorbentu, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění). Při úniku do kanalizace musí být okamžitě informován její správce. Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu. *V zásadě akceptováno*

Dále se bude zhotovitel stavby řídit pokyny vodoprávního úřadu, který je řídicím článkem při odstraňování havárie a zmírňování jejích následků.

Ochrana přírody:

- Pro nakládání s některými druhy živočichů je základem co nejvhodnější načasování zásahu do terénu (letní období – nejlépe červen) – *není zřejmé, co je míněno nakládáním s některými druhy, obecně je nutno těžiště zásahů směřovat do mimoreprodukčního období*
- u vybraných druhů zajištění krátkého doprůzkumu těsně před započítím stavebních prací a zpracování žádostí o výjimky, protože se zde mohou některé druhy také nově vyskytovat. – *akceptováno, doplněno*
- Na doprůzkum navazuje případný odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů (viz tabulka v textu) chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality (kdekoliv v okolí jižně nebo severně od trati) a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody. Chráněné druhy rostlin se v lokalitách podle předběžných průzkumů nenalézají. *Vyplyne z řízení o výjimkách a z výstupů požadovaných průzkumů, které i z tohoto pohledu je nutno pokládat za nezbytnou podmínku pro přípravu stavby; poslední věta není podmínkou, ale konstatováním stavu*
- Část lokality Písčina u Byšiček je vhodné po dohodě se specialisty transferovat pro zachování rostlinného materiálu pro případ havárie při stavbě *takové opatření naturové hodnocení RNDr. Veselého neobsahuje, ani po jeho vyžádaném doplnění; principem ochrany není „ex ante“ zasahovat do přírodních stanovišť, které jsou předmětem ochrany, ale vyloučit všechny stavy, které by ke vzniku havarijní situace vedly. Výraznějším negativem je stávající totální neúdržba lokality, přímo ohrožující příznivý stav předmětů ochrany.*
- Do ZCHÚ je zakázáno dělat cesty a přístupové komunikace ke stavbě, současně je vhodné stavbu u ZCHÚ na vybraných místech oplotit pevným plotem, práce u ZCHÚ musí proběhnout pouze na tělese železničního náspu, stejně jako práce u Evropsky významných lokalit *v zásadě legitimní názor, který ale není přímo vyžádaným opatřením, protože tato okolnost přímo vyplývá ze zákona a je konkretizována v bližších podmínkách ochrany PR Hrbáčkovy tůně. Případná úvaha o řešení přibližovacích komunikacích v ZCHÚ, které je mj. i naturovou lokalitou, je již sama o sobě scestná a odsouzená k samostatnému naturovému hodnocení. Požadavek na využití trati pro obslužnou dopravu je v příslušných pasážích posudku zpracován.*
- Navržená ochranná opatření pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů na prvky ÚSES (křížení trati s biokoridory), VKP a ZCHÚ jsou podrobně popsána v příslušné předchozí kapitole – Popis a Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy. *Navrhovaná opatření mají být především promítnuta do kapitoly D.IV. Ve zmiňované kapitole na str. 227 až 230 jsou spíše obecné deklarace principů, které by měly být uplatněny, než konkrétní požadavky a doporučení k zajištění funkce prvků ÚSES. V tomto kontextu jsou do výstupů posudku promítnuta konkretizovaná opatření a zásady, analogie platí pro významné krajinné prvky*
- Pro snížení vlivů v cenných územích ÚSES, ZCHÚ, EVL a VKP je zakázána práce v noci a mimo těleso žel. trati, přístupové cesty je nutno volit po kolejišti, stejně jako dovoz materiálu. *I přes legitimitu uvedeného požadavku není v textu tento nijak blíže odůvodněn, spíše vyplývá z části*

naturového hodnocení na některé předměty ochrany. Preference přístupu po kolejišti je v posudku zdůrazněna

Jako další opatření autoři dokumentace doporučují:

- omezit činnost ve večerních hodinách, na vybraných lokalitách (dle průzkumu) protože v lokalitách stavby se pravděpodobně budou nacházet i volně žijící druhy živočichů a lidé v okolních obytných domech – *poněkud zmatečná a nepřiliš konkrétní dikce, která se nedá důrazně vymáhat*
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu a po ukončení stavby je možno některá z exponovaných míst příležitostně „omýt vodou“ – zejména zeleň v blízkých biokoridorech apod. *v zásadě akceptováno*
- kácení mimolesní zeleně bude prováděno hlavně mimo vegetační období (v době říjen – březen) - *akceptováno*
- po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků) *požadavky na rekultivace území postižené stavebními pracemi jsou nepochybně širší, než uvedená norma*
- pro práce na rekonstrukci trati při vodních tocích a prvcích ÚSES nebo VKP je nutné, aby byly prováděny stavební práce pouze na tělese dráhy a na železničním náspu, a celou stavbu je nutno zabezpečit proti havárii a poškození prostředí. Propustky a mostky musí splňovat podmínky pro propustnost dle metodiky AOPK. *Zásadě akceptováno v jiné dikci několika podmínek*
- Zachovávat keřové porosty v biokoridorech, tak aby byly tyto koridory plně funkční. *Bylo by účelné tuto podmínku promítnout na konkrétní skladebné prvky ÚSES, pokud jsou prvky ÚSES vedeny po trati nebo v těsném souběhu v jejím OP, není tato podmínka objektivně stoprocentně vymahatelná*
- Tam kde to nepůjde tak odstraňování keřových porostů provádět mimo hnízdní dobu ptáků (od září do konce března následujícího roku). *Vazba na obecnou podmínku odůvodněných zásahů do dřevinných porostů v mimoreprodukčním (a tedy i mimovegetačním) období*
- Zcela zachovat rybníčky (tůňky) u trati v obci Zeleneč (km16,8). Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře tak i po metamorfose). *Jediná vyloženě konkrétně umístěná podmínka, která je do výstupů posudku v doplněné podobě promítnuta*
- Most přes Labe – opravy provádět co nejšetrněji a to tak aby nedocházelo k nežádoucím únikům cizorodých látek do toku nebo do tůní(chemické – složky cementu, složky z barev atd.). *Obecná zásada, která je do výstupů posudku v rozvinuté podobě promítnuta*
- Tam kde to bude možné lze vybudovat kamenné zidky pro plazy (ještěrku obecnou, slepýše). *V zásadě akceptováno, na svazích násplů vhodné opatření*

Ochrana ovzduší:

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami v období výstavby při optimalizaci tratě je možno minimalizovat např. následujícími opatřeními:

- koordinací stavebních prací
- koordinací a harmonizací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením (zejména trvale za nevhodného počasí na recyklační základně)
- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- používané vozovky a výjezdy z přístupových cest budou pravidelně čištěny
- automobily před výjezdem ze staveniště na vozovku budou pravidelně čištěny
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- likvidace vykáčených dřevin bude řešena jejich případným využitím – jako palivové dřevo, dále štěpkováním, případně kompostováním – není možné pálit - *akceptováno*
- vybraný provozovatel recyklační linky šterku z kolejového lože doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, která jsou vyžadována dle § 17 odst. 2 písm. b) a c) zák. č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. *Administrativní zákonná povinnost, m neakceptováno*

Jinak jsou v zásadě uváděná opatření zahrnuta mezi podmínky ochrany ovzduší do návrhu stanoviska

Ochrana před hlukem:

- Všechny hlučné stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin).

Posudek o hodnocení vlivů na životní prostředí dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák.č.216/2007 Sb.
OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI LYSÁ N.L. - PRAHA VYSOČANY, 2.STAVBA

- Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
 - Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností – *podmínka pro výběr zhotovitele*
 - Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (*útlum cca 4 - 8 dB(A)*). – *týká s především umístění recyklační linky*
 - Kombinovat hlučově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
 - Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby
 - Zkrátit provoz výrazných hlučkových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
 - Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
 - Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
 - Při práci v obcích dle možností podél stavby umístit mobilní protihlukové stěny
- Jinak jsou v zásadě uváděná opatření zahrnuta mezi podmínky ochrany před hlukem do návrhu stanoviska*

Jiné, ostatní:

- umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít smlouvu s orgánem pověřeným PP - *zákonná povinnost*
- hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby na příslušné archeologické pracoviště – *zákonná povinnost*
- specifikovat druhy odpadů (kód, název, kategorie, předpokládané množství), které vzniknou při realizaci stavby a specifikovat způsoby dalšího využití, popř. odstranění těchto odpadů *v konkretizované podobě promítnuto do výstupů posudku*
- likvidace odpadů musí probíhat v zařízeních, která jsou k tomuto účelu určena a schválena – *zákonná povinnost*
- před zahájením provozu recyklační základny musí být platné rozhodnutí o souhlasu s provozováním zařízení k úpravě odpadů *administrativní zákonná povinnost*
- odpady musí být roztříděny podle jednotlivých kategorií -*analogie*
- odpady vzniklé při stavbě musí být předány k využití nebo odstranění pouze oprávněné osobě (dle zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech) - *analogie*
- v případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správci pozemních komunikací nebo města. – *v upravené podobě promítnuto d výstupů posudku*

Pro období provozu:

- po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření podle výsledků měření hluku popřípadě navrhnout a realizovat pro vybrané objekty potřebná dodatečná protihluková opatření (zejména IPO – u 5 objektů, atp.) *v zásadě akceptováno*
- po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a prostředí a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace a zpevněné plochy) – *obecná deklarace, požadavek na likvidaci zařízení stavenišť a jejich rekultivaci je do návrhu stanoviska promítnut*
- zajistit pravidelnou údržbu ploch navržených i stávajících zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny - *akceptováno*
- zajistit obnovení původních travních porostů podle celé trati - *akceptováno*
- zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí malých vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES. Udržovat průchodnost prvků SES a VKP při střetu s optimalizovanou tratí - *akceptováno*

Stanovisko zpracovatele posudku

Dokumentace předkládá poměrně rozsáhlý, na druhé straně ale jen částečný a ne zcela přehledný návrh opatření a podmínek, které ošetřují některé aspekty prevence, eliminace a minimalizace deklarovaných vlivů a jsou v původní či modifikované podobě (viz přímé hodnocení) převzata do návrhu stanoviska. V rámci posouzení návrhu podmínek, opatření a doporučení lze generelně konstatovat, že jsou prezentována značně nepřehledně (zejména vložkou protihavarijních opatření), dále bylo nutno upravit (doplnit) zejména kontext protipovodňové ochrany, kontext ochrany dřevin, aspekty záborů půdy, ochrany ovzduší, dále precizovat podmínky ochrany vod, doplnit opatření k minimalizaci vlivů na faunu a ekosystémy a navrhnout opatření k ochraně krajinného rázu. Vůbec nejsou navrženy žádné podmínky pro řešení vyvolaných investic (přeložky silnic apod.).

Výstupem hodnocení dokumentací předložených opatření je tedy na základě výše uvedeného rozboru soubor návrhů na opatření pro prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí, které:

- byly již prezentovány v dokumentaci a jsou buď převzaty, nebo upraveny (zde je nutno konstatovat výraznou nepřehlednost a neuspořádanost navrhovaných opatření, dále jsou prezentovány samozřejmé administrativní a zákonné povinnosti)*
- byly požadovány v rámci vyjádření k dokumentaci a byly akceptovány zpracovatelem posudku*
- byly navrženy zpracovatelem posudku jako doplnění opatření z dokumentace nebo vyplynuly z vyhodnocení konkrétního aspektu posuzovaného záměru zpracovatelským týmem posudku a byly shledány jako potřebné*

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ

Ve lhůtách stanovených zákonem č.100/2001 Sb. se k posuzované dokumentaci vyjádřily následující subjekty:

5.1. Dotčené územní samosprávné celky

Příslušné obce

5.1.1. Obec Zeleneč

Vyjádření k dokumentaci ze dne 4.10.2010, bez čj.

Obec Zeleneč nemá námitek.

Stanovisko: *Postoj bere zpracovatelský tým posudku na vědomí.*

5.1.2. Obec Káraný

Vyjádření k dokumentaci čj. SK/77//2010/MK ze dne 22.9.2010

Obec Káraný nemá námitek....

Odkazuje na níže uvedené požadavky, zaslané na adresu společnosti SUDOP Praha, a.s., Praha 3 dne 17. 5. 2010

1. Vstup a dočasný zábor parcely 2395 k.ú. Káraný na 1 rok odsouhlasí zastupitelstvo obce Káraný po zaslání návrhu smlouvy o budoucí smlouvě nájemní, ve které bude stanovena cena za pronájem.

Stanovisko: *Kontext majetkových vztahů ke konkrétním pozemkům přesahuje rámec procesu EIA, požadavek je nutno projednat v navazujících řízeních s obcí*

2. Parcely č. 2436 a 2439 k.ú. Káraný jsou v KN vedeny jako „ostatní komunikace“ a jsou využívány jako jediná přístupová cesta na okolní pozemky.

Stanovisko: *Analogie předchozího komentáře, nutno zajistit přístupy na okolní pozemky, což je součástí prováděcí dokumentace stavby*

5.1.3. Městys Lázně Toušeň

Přípis ke zveřejnění dokumentace čj. 637//2010 ze dne 4.10.2010

Městys Lázně Toušeň sděluje, že nesouhlasí s prodejem nebo pronájemem částí pozemků parc.č. 2435/1, 2437/3 a 2440/1 ve vlastnictví městyse Lázně Toušeň v k.ú. Káraný, neboť by tímto ztratily svoji hodnotu a byly by neprodejně. Městys Lázně Toušeň rozhodl pozemky prodat v celé jejich výměře jako celek. Proto Přednostně nabízíme jejich odkoupení.

Odkazuje na dopis v příloze

Stanovisko: *Přípomínka svým charakterem přesahuje rámec procesu E.I.A.*

5.1.4. Městys Zápý

Stanovisko Úřadu městyse Zápý k dokumentaci čj. 0000126/2010 ze dne 8.9.2010

Městys Zápý sděluje, že nemá námítky k předložené dokumentaci a informace k ní byla zveřejněna na úřední desce a v informačním tisku.

Stanovisko: *Postoj bere zpracovatelský tým posudku na vědomí*

5.1.5. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Vyjádření města k dokumentaci čj. 058475/2010/80 ze dne 20.9.2010

Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav na základě usnesení rady města ze zasedání ze dne 15.9.2010 konstatuje, že se „Optimalizace žel. trati Lysá nad Labem-Praha Vysočany“ dotkne území města zcela okrajově a nemá proto připomínky k předloženému záměru. Požaduje však, aby s městem byla řádně a včas projednána omezení, která vzniknou při pokládání kabelového vedení.

Stanovisko: Postoj bere zpracovatelský tým posudku na vědomí, připomínku je nutno řešit v navazujících stupních přípravy záměru

5.1.6. Městská část Praha 14

Stanovisko MČ Praha 14 (usnesení rady MČ ze dne 24.9.2010) čj. ÚMČP14/10/32492/Le ze dne 29.9.2010) k dokumentaci čj.24/2010 ze dne 29.9.2010

V usnesení Rady MČ Praha 14 ze dne 24.9. je konstatováno, že Rada se seznámila s údaji v předložené dokumentaci a požaduje:

1. zajistit sjednocení údajů v dokumentaci, aby ve všech odpovídajících kapitolách bylo uvedeno prodloužení protihlukové stěny SO 08-50-02 km 24,480 – 24,850

Stanovisko: S uvedeným konstatováním lze vyslovit souhlas, tento aspekt je zpracovatelským týmem posudku komentován v jeho příslušné části.

2. rekonstruovat žel. most v ev. km 24,050 (SO 10-20-02, ul K Viaduktu) tak, aby šířkové uspořádání pod ním odpovídalo navazující místní komunikaci (dva pruhy, jednostranný chodník)

Stanovisko: Podmínka směřuje do dalších stupňů projektové přípravy záměru jako podnět pro řešení jednoho z konkrétních stavebních objektů.

3. splnění všech doporučených opatření dokumentace část D, kap. IV. – charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Stanovisko: Uvedená opatření jsou do výstupů posudku většinou upravena, konkretizována a je doplněna řada dalších podmínek a doporučení do návrhu stanoviska.

5.1.7. Hlavní město Praha

Vyjádření hlavního města Praha MHMP 845713/2010 ze dne 11.10.2010 k dokumentaci

Vyjádření je přílohou dopisu primátora hlavního města Prahy, datovaného pod výše uvedeným čj. Obsahuje stručný popis záměru a z hlediska jednotlivých úseků konstatuje především:

Z hlediska **městské zeleně**:

- Dojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa. V rámci projektové dokumentace byla údajně zpracována tzv. Lesní příloha, která ale není součástí posuzované dokumentace. Podle platného ÚPn se jedná o území, která jsou mj. i součástí celoměstského systému zeleně. Při místním šetření byl proveden soupis porostů na zabíraných pozemcích, jedná se o části par. č. 1368/1 – 5 m2 (k.ú. Hloubětín), parc č. 3969/1, 3969/2 – 44m2, trvalý zábor 106 m2 (k.ú. H. Počernice).

Stanovisko: Souhlas s připomínkou v tom, že zmiňovaná Lesní příloha chybí v přílohové části dokumentace a není tudíž možno konfrontovat údaje z příslušné kapitoly dokumentace. Řešení minimalizace zásahů do lesních porostů a pozemků je do podmínek návrhu stanoviska promítnuto.

- V ochranném pásmu dráhy, které je vymezeno u regionální dráhy 60m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy, se nachází porosty, které jsou navrhovány k odstranění. Rozsah má být stanoven po přesné specifikaci kolize s jednotlivými stavebními objekty. Kácení má být provedeno z důvodů zachování rozhledových poměrů, zajištění stability drážního tělesa, zajištění odstupových

vzdáleností od trakčních vedení, zajištění odvodnění, úpravy mostů a propustků a nových mostních objektů a zajištění přístupu v rámci stavby. V dokumentaci je proveden pouze druhový výčet dřevin a orientační součet dotčených stromů. K značnému odstranění dřevin dojde v prostoru nádraží Vysočany – bez bližšího určení. Teprve při vytyčení obvodu stavby budou vytipovány dřeviny, které bude nutné ochránit před vlivem stavebních činností. V příloze zpracované nestandardním způsobem, který nelze považovat za dendrologické vyhodnocení dřevin, chybí finanční vyhodnocení ekologické újmy po odstranění porostů. Na základě pochůzky bylo orientačně stanoveno vykácení cca 2080 ks dřevin na území hl.m. Prahy. Jedná se o značné množství dřevin k odstranění, přičemž zdravotní stav dřevin ve stáří 10-30 let je označen za dobrý.

Stanovisko: Souhlas s připomínkou v tom, že zpracování dendrologických podkladů je provedeno poněkud zmateně a vypovídací hodnota dokumentů je snížena obecností. V příslušné části komentáře k prezentaci potenciálně dotčených dřevinných porostů je mj. konstatováno, že dendrologické údaje je však nutno pokládat za značně nepřehledně prezentované s tím, že spolu věcně i geograficky nekorespondují údaje z podčásti C.1 kapitoly Mimoslesní zeleň (poněkud nadbytečně do tištěné verze vložena stručná dendrologická příloha, ze které vychází text dokumentace) a údaje z průzkumu dřevin podle úseků botanického průzkumu, prezentované v příslušném textu k floristickým poměrům podčásti C2. Chybí přehledné mapové znázornění pro průzkumy vymezených segmentů a úseků trati. Dokumentaci prezentované shrnutí je nutno pokládat zatím skutečně spíše za orientační a nemá parametry podrobného dendrologického průzkumu, lze však na druhé straně částečně akceptovat zdůvodnění autora dokumentace ve smyslu, že detailní posouzení reálně vyplyne v rámci vyšších stupňů projektové přípravy záměru, kdy bude jasnější poloha nových sítí, jejich ochranných pásem, ochrany trakce, územních změn kolem kolejiště ve stanicích apod.

S ohledem na provedené připomínky hlavního města Prahy byly od oznamovatele vyžádány doplňující údaje k porostům dřevin, které jsou doloženy v rámci přílohy č. 2 předkládaného posudku. Stěžejním výstupem doplnění je, že 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, ale zdravotní (fyziologický) stav je nutno hodnotit jako příznivý, poněvadž jde o mladé porosty v počátečních fázích vegetačního cyklu, problémem je jejich místní přehuštění (opět dopad neúdržby). V převaze jsou rychle rostoucí dřeviny jasan ztepilý – *Fraxinus excelsior*, bříza bradavičnatá – *Betula verrucosa*, trnovník akát – *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 hybridní černé topoly – *Populus x nigra*. Oznamovatel sebekriticky přiznává, že 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 externích činitelů. Oznamovatel dále specifikoval významné úseky trati na území hl.města Prahy z hlediska porostů dřevin: nádraží Praha – Vysočany, nádraží Praha – Horní Počernice, některé mostní objekty (přes estakádu na Prosek u nádraží Praha – Vysočany, most u estakády na Kbely, mostní objekt nadjezdů u Hloubětína, mostní objekt železnice přes rychlostní silnici na Mladou Boleslav). S touto generální identifikací lze z pozice zpracovatele posudku souhlasit, je však nutno kriticky k textu dokumentace poznamenat, že mohla být provedena alespoň základní druhová pasportizace těch porostů, kde podíl starších (vzrostlých) stromů je vyšší, aby bylo dosaženo objektivnějšího podkladu právě pro formulaci velikosti a významnosti vlivů (kontext konkrétní druhové skladby a základních parametrů dotčených dřevin je rozhodující pro kvalifikovaný odhad velikosti a významnosti vlivů).

Na základě komentáře části dokumentace, posuzující vliv na dřevinné porosty, dochází zpracovatelský tým posudku k názoru, že nejkritičtějším úsekem posuzovaného záměru na území hl. města Prahy z hlediska požadavků na zásahy i do kvalitnějších porostů a jedinců je především prostor úprav nádraží Praha-Vysočany, zejména zásahy mimo stávající drážní pozemky v ulici U Vinných sklepů, u podjezd Jandovy ulice aj. Z doplnění oznamovatele mj. vyplývá, že bude provedeno kácení cca 14ti vzrostlých jírovců u této žst., což může být považováno za nejvýznamnější zásah do mimolesní zeleně a 2 jasanů v ulici U Vinných sklepů. Dokumentace předpokládá, že lípy malolisté v těže ulici u mostu nad ulicí Jandovou zůstanou zachovány. 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 kolejiště stanice. V uvedeném konstatování chybí, že počet pravděpodobně dotčených

starších stromů v ulici U vinných sklepů bude vyšší, poněvadž na svahu tělesa trati směrem k viaduktu nad Jandovou ulicí kromě zmiňovaných jasanů jsou lokalizovány i starší lípy mimo deklarované stromořadí. Dle názoru zpracovatele posudku nejsou ale ani v doplnění vytipovány všechny další potenciálně významné interakce s porosty dřevin, nacházejících se v dosahu posuzované trati (přitom s využitím stávající polohy tělesa na území hl. města Prahy), takže bude zcela nezbytné v dalších stupních projektové přípravy vypracovat podrobné dendrologické vyhodnocení po úsecích s přihlédnutím ke všem potenciálně nejvýznamnějším interakcím. V tomto kontextu jsou navrženy i příslušné podmínky k tomu, aby byla prověřena a vyargumentována odůvodněnost zásahu do každého kvalitnějšího stromu (mimo jedince invazních druhů).

- V navrhovaných opatření je doporučováno vypracování návrhu vegetačních úprav a specifikace rozsahu kácení, což by mělo být zpracováno v procesu EIA. Vyslovení souhlasu se stavbou je odůvodněno především dopravně technickým řešením dlouhodobě nevhodné situace v organizaci železniční dopravy na trati i uvnitř města a pouze na základě pravděpodobných, spíše pozitivních, vlivů na životní prostředí města.

Stanovisko: Částečně lze s připomínkou souhlasit v tom, že dokumentace neprovádí podrobnější vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na dřevinné porosty, jednoznačně lze konstatovat, že dopady na mimolesní porosty dřevin podél trati na území hl. města Prahy budou nepříznivé a patrně až významné právě s ohledem na okolnost, že jde o pásy dřevin v území s absencí údržby (v úsecích kolem Hloubětína a Černého Mostu i s navazujícími většími enklávami ruderalizovaných lad s druhově bohatými keřovými a náletovými porosty zcela mimo kontakt s trati), takže představují určité přírodní prvky v silně urbanizovaném území. Podklad EIA samozřejmě nemůže nahradit detailní podklady pro navazující žádosti o odůvodněný a prokazatelný rozsah kácení, proto i ve výstupech posudku jsou vyžadovány poměrně značné nároky na precizaci podkladů do navazujících stupňů přípravy záměru. Na druhé straně je třeba konstatovat, že zákonné požadavky na ochranu elektrické trakce, zabezpečovacích zařízení s ohledem na polohu stávající trati, jejíž těleso je na území hl. města Prahy v územním kontextu optimalizace zcela a plně využito, většinou neumožňují vyloučit nezbytné zásahy do porostů dřevin podél trati, se stupněm dosavadní neúdržby se pak míra vlivu na doprovodné porosty kolem trati zvyšuje.

- Z hlediska městské zeleně je zde potřeba modernizace železniční dopravy, avšak je nutné se současně vypořádat s požadavkem, aby v procesu EIA byly objektivně vyhodnoceny veškeré dopady na životní prostředí. I přes obtížnost zachycení dřevin ve zvoleném měřítku dokumentace je nutné problematiku zeleně podrobněji rozpracovat.

Stanovisko: Souhlas s připomínkou, viz předchozí komentář a návrh stanoviska v závěru posudku

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

- Trasa dotčené trati na území hl.m. Prahy křížuje několik převážně nefunkčních prvků územního systému ekologické stability a těsně sousedí s dvěma přírodními památkami – PP Chvalský lom, resp. PP Cihelna v bažantnici. Vzhledem k charakteru záměru, nebudou jmenované limity ochrany přírody a krajiny zásadním způsobem dotčeny.

Stanovisko: Podmínky, které jsou promítnuty do návrhu stanoviska, výrazně limitují případné negativní vlivy zejména fáze výstavby na uvedené segmenty přírody a krajiny na území hl.města Prahy

- Místně se negativně projeví nezbytné kácení vegetace podél trati. S ohledem na délku úseku zřejmě půjde o vysoký počet dřevin (potřeba kácení je předběžně odhadnuta na více než 2000 stromů o obvodu přes 80 cm). Přestože jde vesměs o mladé jedince, bude nezbytné takový zásah do zeleně kompenzovat novými výsadbami.

Stanovisko: Postoj je ve shodě s názorem zpracovatelského týmu posudku. Ve výstupech jsou uvedeny základní požadavky na kontext začlenění optimalizované trati do krajiny, EIA proces však nemůže nahradit kompenzační povinnosti, které ve formě náhradních výsadeb uloží příslušné orgány ochrany přírody.

- Upozorňuje se zde na nutnost zachování mostního objektu mezi km 22 a 23 (západně od tzv. odbočky Skály) pro mimoúrovňové převedení lokálních biokoridorů ÚSES (dle platného ÚP hl. m. Prahy L4/253 a L4/258).

Stanovisko: Souhlas s připomínkou, oznamovatel v rámci doplnění podkladů (viz Příloha č. 2 posudku) konstatuje, že 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.

Z vyjádření oznamovatele nevyplývá, že by uvedený most neměl být zachován, posuzovaná stavba je s výstavbou mostního objektu koordinována.

- V seznamu dotčených prvků ÚSES na str. 172 – 173, resp. Na str. 229) chybí regionální biokoridor (R4/38 dle ÚP, RK 1150 dle ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES ČR), který je vymezen v souběhu s železniční tratí mezi odbočkou Skály a Chvalským lomem. Zásadní vliv na objektivitu posouzení záměru však tento nedostatek nebude mít.

Stanovisko: *Souhlas s připomínkou. Zásady ochrany prvků ÚSES při výstavbě jsou promítnuty do návrhu stanoviska.*

- Při realizaci kompenzačních opatření doporučujeme směřovat výsadby nové zeleně přednostně do prvků ÚSES, a tím zvyšovat jejich funkčnost. Týká se to především úseku severně od sídliště Černý Most, kde dochází k souběhu s 2 biokoridory ÚSES.

Stanovisko: *Uvedený postoj je promítnut do výstupů posudku.*

Z dopravního hlediska:

- Grafické přílohy dokumentace se omezují na velmi zjednodušené grafické vyjádření rozsahu stavby, takže není možné se komplexně vyjádřit k technickému řešení stavby. K posouzení technického řešení bude třeba doložit podrobnější situace návrhu stavby.

Stanovisko: *S uvedeným konstatováním lze vyslovit souhlas, i když jde o grafické podklady předprojektové fáze, kterým proces E.I.A. je. V uvedeném smyslu je i formulováno doporučení pro další projektovou přípravu záměru.*

- V dokumentaci jsou místy nejasnosti mezi staničením v grafických přílohách a uváděným ev. km u některých objektů v textové části. S ohledem na uvedené dílčí nejasnosti a omezenou podrobnost grafických příloh upozorňujeme, že severně od sídliště Černý Most platný ÚPn hl. m. Prahy počítá s mimoúrovňovým křížením železniční trati a komunikačního propojení Ocelkova-Lipnická, které propojí oblast Černého Mostu s Vysočanskou radiálou u Satanic. Parametry žel. mostního objektu v místě křížení obou staveb je třeba koordinovat s celkovým řešením výše uvedeného nového komunikačního propojení.

Stanovisko: *Souhlas s připomínkou, která směřuje k vyšším stupňům projektové přípravy záměru.*

- Vzhledem k tomu, že součástí akce není nová žel. zastávka Rajská zahrada s možnou přestupní vazbou na stejnojmennou stanici metra trasy B, připomíná se potřebnost této žel. zastávky v zájmu zvýšení atraktivity integrovaného systému veřejné dopravy v této části hl. města i přilehlé části regionu.

Stanovisko: *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 zastavbou za tratí (ulice Borská) pomocí lávky přes železniční trať s přístupem na ostrovní nástupiště. Tato lávka je investicí hl. m. Prahy. Požadavek směřuje do vyšších stupňů projektové přípravy a uvedené okolnosti si je oznamovatel vědom.*

- V dokumentaci by měl být komentován výhledový stav s předpokládaným zaústěním VRT od severu do pražského žel. uzlu.

Stanovisko: *Na základě požadavku zpracovatele posudku oznamovatel doplnil postoj k uvedenému aspektu (Příloha č. 2). 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 sýslí 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 kolejíště stanice. V případě proseckého vedení VRT (námet 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. S ohledem na určitou nejistotu je možno prezentovaný postoj pokládat za korektní vypořádání připomínky, která přesahuje rámec procesu EIA.*

- K posouzení souladu stavby s platnými ÚPn hl. m. Prahy v kontaktním území bude třeba doložit podrobnější situace navrženého řešení.

Stanovisko: *Obě připomínky se týkají vyšších stupňů projektové přípravy*

Z hlediska **zásobování teplem:**

- V rámci stavby dochází v několika místech ke křížení s tepelnými napájecí Pražské teplárenské soustavy CZT, které je nutno respektovat. Místa střetu nutno projednat s provozovatelem Praž. Teplárenskou a.s.

Stanovisko: *Podmínka pro navazující řízení mimo proces EIA.*

Z hlediska **zásobování plynem:**

- Trať kříží nadřazený VTL plynovod DN 500 a dále na několika místech distribuční plynovody. Nutno projednat s jejich provozovateli.

Stanovisko: *Podmínka pro navazující řízení mimo proces EIA.*

Z hlediska **integrace cyklistické dopravy:**

- Je nutné zachovat stávající a v územním plánu vyznačená kolmá křížení a souběhy základního systému páteřních a hlavních cyklotras, ve směru z jihu na sever se jedná o tyto trasy páteřní A26, A43, A44 a „Pražské kolo“ – A50, dále hlavní trasy A262, A264 a A430. Tato křížení jistě nebudou řešitelná pomocí integračních opatření v HDP, ale pouze stavebně. Po dobu stavby je nutné zachovat průjezdnost cyklotras nebo po dohodě s Komisí RHMP dostatečně vyznačit náhradní průjezdy nebo objízdné trasy.

Stanovisko: *Promítnuto do výstupů posudku.*

Příslušný kraj

5.1.8. Středočeský kraj

Vyjádření k dokumentaci čj. 147217/2010/KUSK ze dne 29.9.2010

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací za podmínky vypořádání všech došlých připomínek k oznámení i k dokumentaci.

Stanovisko: *Soubor podmínek, opatření, který je promítnut do návrhu stanoviska, adekvátně reaguje na podaná vyjádření a připomínky, týkající se řešení posuzované stavby na území Středočeského kraje. .*

5.2. Dotčené správní úřady

5.2.1. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Vyjádření k dokumentaci čj. 133529/2010/KUSK, sp.zn. SZ_133529/2010/KUSK ze dne 1.10.2010

Jde o komplexní stanovisko:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění:

- Žel. trať protíná Evropsky významnou lokalitu Káraný-Hrbáčkovy tůň a Píščina u Byšiček, na kterou není vyloučen významný vliv záměru.

Stanovisko: Jde o konstatování kontextu k uvedeným lokalitám, pro úplnost je třeba poznamenat, že trať prochází ve stávající stopě a na stávajícím tělese EVL Káraný-Hrbáčkovy tůň a je v přímém kontaktu s jižní hranicí EVL Píščina u Byšiček, která se prakticky celá nachází v zákonném ochranném pásmu železniční trati. S ohledem na analýzu možných dopadů na předměty ochrany obou EVL, povahu činnosti v kontaktu s územími obou EVL lze konstatovat, že EVL Káraný-Hrbáčkovy tůň nebude záměrem negativně ovlivněna a mírně nepříznivé vlivy je nutno očekávat na EVL Píščina u Byšiček. V naturovém posouzení předloženého naturového hodnocení, po vyžádání doplňku naturového hodnocení, jsou stanovena zmírňující opatření. Blíže viz Posouzení naturového hodnocení v příloze č. 3 posudku.

- Dokumentace obsahuje posouzení významnosti vlivů záměru na EVL, zpracované autorizovanou osobou, RNDr. Jiřím Veselým. V závěru posudku autor uvádí, že záměr v hodnocené aktivní variantě nemá negativní vliv na EVL Káraný-Hrbáčkovy tůň a Píščina u Byšiček.

Stanovisko: S výstupem k EVL Káraný – Hrbáčkovy tůň lze souhlasit, po vyžádaném doplnění naturového hodnocení je evidentní, že mírně nepříznivé vlivy na EVL Píščina u Byšiček vyloučit nelze.

- Ve vlastním obsahu posouzení (odst. 5.4) se však autor zabývá výhradně problematikou EVL Káraný-Hrbáčkovy tůň. Vychází zřejmě z předpokladu, že podle Dokumentace dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb., nedojde k zásahu do EVL Píščina u Byšiček.

Stanovisko: V přímé vlivové kapitole naturového hodnocení nejsou obsaženy vlivy na EVL Píščina u Byšiček, což lze pokládat za metodické pochybení autora naturového hodnocení. Naturové hodnocení je však potřebné vnímat v celém jeho rozsahu. V závěru analytické části autor na str. 34 uvádí stav EVL Píščina u Byšiček a konstatuje, že z uvedeného přehledu jednotlivých staveb záměru, ekologických nároků hlavních předmětů ochrany a blízkosti záměr vyplývá, že negativní vliv na předměty ochrany lze očekávat od možného záboru stanovišť a pak v důsledku ohrožení vyvolaného následnými investicemi souvisejícími z modernizací trati. Z uvedeného předpokladu pro EVL Píščina u Byšiček vyvozuje, že podle předložené dokumentace (míněny podklady pro vypracování hodnocení, nikoli dokumentace EIA dle Přílohy 4, ta je datována později než naturové hodnocení) nedojde k zásahu do lokality Píščina u Byšiček, zdůrazňuje nutnost dodržení postupu bez zásahu do malého a zranitelného území, za nezbytné pokládá dodržení skutečnosti, že nebude zpevňována cesta souběžná s tratí a že zásahy budou v rozsahu stávajících struktur železniční trati. Upozorňuje na riziko, dané tím, že se do lokality dostává eutrofizovaný výzisk z kolejového svršku. Ostatní prvky nebudou mít vliv na předměty ochrany EVL.

Přes určitou zmatečnost zvoleného přístupu je možno konstatovat, že na základě podkladů, které autor pro hodnocení shromáždil, je uvedený výstup, třeba neprezentovaný v metodicky příslušné kapitole, legitimní. Poněvadž však zpracovatel posudku pokládal rozsah podkladů za metodicky nesignifikantní, požádal oznamovatele o doplnění rozsahu činnosti na úseku trati, který je v přímém kontaktu s územím EVL s tím, aby na základě těchto aktualizovaných informací bylo doplněno i naturové hodnocení. Oba podklady jsou součástí Přílohy č. 2 posudku, doplněk naturového hodnocení i součástí přílohy č. 3 posudku.

- Posudek neuvádí konkrétní úkony, které budou během stavby prováděny v oblasti EVL Píščina u Byšiček a nevyhodnocuje jejich vliv. Předmětné území je díky své poloze a malé rozloze extrémně zranitelné. Je nutné zajistit, aby stavba probíhala bez ovlivnění příznivého stavu EVL Píščina u Byšiček.

Stanovisko: S uvedeným postojem je nutno souhlasit, proto byl oznamovatel požádán o doplnění konkrétních činností v úseku, který je v kontaktu s EVL Píščina u Byšiček. Toto doplnění je součástí přílohy č. 2 posudku a je v doplňku naturového hodnocení jeho autorem vyhodnoceno, takže je výsledně konstatován mírně negativní vliv na EVL Píščina u Byšiček a jsou stanovena zmírňující opatření. S obavou o zranitelnost uvedeného území

**Posudek o hodnocení vlivů na životní prostředí dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák.č.216/2007 Sb.
OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI LYSÁ N.L. - PRAHA VYSOČANY, 2.STAVBA**

je nutno souhlasit, z doplnění naturového hodnocení mj. vyplývá, že významný podíl plochy EVL Píščina u Byšiček je lokalizován přímo na drážních pozemcích v ochranném pásmu trati a stav lokality mj. závisí i na údržbě těchto pozemků, hranice prakticky probíhá podél paty stávajícího štěrkového lože. Lze potvrdit, že v roce 2010 došlo k nárůstu ruderalizace území na úkor kvality přírodního stanoviště 2330 v obou biotopech T5.2 a T5.3 ve prospěch šíření biotopu X7, dalším ohrožujícím negativním faktorem je postupující nálet dřevin, zejména *Pinus sylvestris*, *Betula pendula* v důsledku neúdržby okolí trati. Klesá tak kvalita i výměra otevřených ploch písčiny a lokalita vyžaduje provést sukcesní zmlazení. Je nutno nadále potvrdit okolnost, uvedenou v původním posouzení, že na současném stavu lokality se mj. podílí eutrofizovaný výtisk z kolejového svršku, čímž dochází k vážnému ohrožení lokality jak z pohledu koloběhu látek, tak z pohledu možného nástupu invazních druhů rostlin. Podrobnější rozbor viz příloha č. 3 posudku

- S ohledem na tyto skutečnosti Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství konstatuje, že předložený posudek neobsahuje dostatek informací, které by odůvodnily vyslovený závěr, že hodnocení záměru „nemá negativní vliv na EVL Píščina u Byšiček“. Proto je nutné toto „Posouzení významnosti vlivů záměru na EVL“ považovat za nedostačující.

Stanovisko: Na základě uvedeného postoje byly vyžádány doplňující informace od oznamovatele, které jsou komentovány výše. V naturovém hodnocení, které je datováno červnem 2010, na IS EIA zveřejněno s datem 1.9.2010, jsou řešeny obě stěžejní lokality, přestože aktualizované stanovisko orgánu ochrany přírody,, doložené v rámci listinných příloh vlastní dokumentace, je datováno až 16.8.2010.

- Doporučuje se pro oblast EVL Píščina u Byšiček stanovit v dokumentaci projektu závazný rozsah a postup prací, který musí obsahovat potřebná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na EVL. Dokumentace musí mít takovou vypovídací hodnotu, aby autorizovaná osoba mohla při zpracování posudku odpovědně vyhodnotit vliv záměru na dané území.

Stanovisko: Souhlas s připomínkou, je řešeno doplněním podkladů včetně doplňku naturového hodnocení, ve výstupech tohoto doplnění jsou uvedena zmírňující opatření, která jsou po vyhodnocení zpracovatelem posudku upravena a zapracována do návrhu stanoviska.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění:

- V předložené dokumentaci je uvedeno, že rozsah trvalého záboru zem. půdy bude 9,89 ha.

Stanovisko: Jde o konstataci stavu bez vyjádření postoje orgánu ochrany ZPF.

- Výměra a doba dočasného odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu nejsou v dokumentaci zpracovány. V případě, že se bude jednat o dočasný zábor po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu není třeba souhlasu orgánu ZPF.

Stanovisko: Konstatování administrativního postupu. Do návrhu stanoviska jsou promítnuty požadavky na upřesnění rozsahu dočasných záborů

- Záměrem budou dotčeny pozemky zařazené ve všech třídách ochrany.

Stanovisko: Konstatování stavu, těžiště záboru se ale týká půd v I. třídě ochrany, pro něž je možno odnětí pro liniové stavby pokládat za legitimní.

- K trvalému odnětí zem. půdy ze ZPF vydá souhlas orgán ochrany ZPF.

Stanovisko: Konstatace administrativního postupu

- Vzhledem k charakteru stavby a jejího významu souhlasí s realizací záměru.

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere postoj na vědomí.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění:

- Realizací záměru dojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu 135 m² a dále k dočasnému záboru v rozsahu 218 m².

Stanovisko: Jde o konstatování stavu v dokumentaci

- Žádost o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa musí splňovat náležitosti dle vyhlášky Mze č.77/1996 Sb. o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa v platné znění. O trvalém odnětí rozhodne orgán státní správy lesů.

Stanovisko: Týká se navazujícího řízení, ve výstupech posudku jsou navrženy podmínky k minimalizaci vlivů na lesní pozemky a porosty.

- Stavbou budou také dotčeny pozemky ve vzdálenosti do 50 m od lesa. K využití pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa vydá souhlas příslušný orgán státní správy lesů.
- Vzhledem k charakteru stavby, malé výměře záboru souhlasí s realizací záměru.

Stanovisko: Týká se navazujícího řízení, ve výstupech posudku jsou navrženy podmínky k minimalizaci vlivů na lesní pozemky a porosty.

Z hlediska zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií, v platném znění:

- K uvedené stavbě má následující připomínky :
- Zpracovatel musí z Krajským úřadem projednat vliv stavby na rozsah rizik v průběhu výstavby a při provozu. Krajský úřad vyhodnotí rizika závažné havárie vzhledem k umístění v zóně a event. uloží dotčeným provozovatelům povinnost vzájemné výměny údajů pro řízení rizika.

Stanovisko: S uvedeným konstatováním lze vyslovit souhlas. V uvedeném smyslu je i formulováno doporučení pro další projektovou přípravu záměru pro úsek stavby v zóně havarijního plánování provozovatele Čepro Mstětice.

- K Dokumentaci je dáno podmiňující stanovisko s tím, že zpracovatel nebo investor závazně projednají uvedené záležitosti v rámci územního a stavebního řízení.

Stanovisko: Souhlas s připomínkou, tato povinnost již ale není zahrnuta přímo do návrhu stanoviska a vyplývá pro navazující řízení

Závěrem konstatuje, že z hlediska dalších složkových zákonů není KÚ Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky. Vyjádření dalších správních úřadů, které jsou v gesci KÚ v ochraně životního prostředí, nebyla k dokumentaci poskytnuta.

5.2.2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha

Komplexní stanovisko k dokumentaci čj.: ČIŽP/41/IPP/0917333.002/1/PKJ ze dne 17.9.2010

Bylo poskytnuto následující vyjádření:

- Oddělení **odpadového hospodářství** nemá připomínky:

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí.

- Oddělení **ochrany přírody** nemá připomínky:

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí.

- Oddělení **ochrany vod** nemá připomínky:

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí

- Oddělení **ochrany lesa** nemá připomínky k dokumentaci

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí..

- Oddělení **ochrany ovzduší** nemá k dokumentaci připomínky:

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí.

5.2.3. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, územní pracoviště Nymburk

Vyjádření k dokumentaci čj. 43492-2.5/2010/Nb ze dne 16.9.2010

Na základě stručného rozboru a po zhodnocení souladu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví konstatuje, že s dokumentací souhlasí, protože předložený posudek řeší optimalizaci železniční trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany.

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí, podmínky k ochraně obyvatel a veřejného zdraví jsou do návrhu stanoviska promítnuty.

5.2.4. Hygienická stanice hlavního města Prahy

Vyjádření k dokumentaci čj. ÚPL/1416/4613/125990/10 ze dne 29.9.2010

KHS konstatuje, že z hlediska vlivu záměru na zdraví obyvatel byl jako hlavní faktor uvažován hluk, vznikající provozem žel. trati.

Podle akustické studie dojde díky navrhovaným protihlukovým stěnám ke snížení hlukové zátěže v území oproti současnému stavu

U objektů, kde nejsou dodrženy limity hluku, musí být navržena a realizována individuální protihluková opatření. Podrobný rozsah těchto opatření musí být upřesněn a zapracován do dalšího stupně projektové dokumentace.

Ze studie záměru dále vyplývá nutnost umístění antivibračních rohoží v lokalitě Horní Počernice. Tato opatření musí být upřesněna a zapracována do dalšího stupně projektové dokumentace.

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku zastává názor, že výše uvedené požadavky jsou zapracovány do podmínek návrhu příslušnému úřadu.

Závěrem shrnuje, že KHS doporučuje, aby byla realizována všechna protihluková opatření uvedená v dokumentaci záměru. Současně požaduje v dalším stupni PD u obytné zástavby, kde jej zatížení emisemi hluku a vibrací nadlimitní, navrhnout a upřesnit rozsah individuálních protihlukových a antivibračních opatření.

Stanovisko: Ve výstupech posudku je tento postoj zohledněn.

5.2.5. Městský úřad Lysá nad Labem odbor životního prostředí

Vyjádření k dokumentaci čj. ŽP/43316/10/Pil/158 ze dne 23.9.2010

Je poskytnuto komplexní vyjádření z hlediska následujících správních agend:

- Z hlediska **vodního hospodářství** sděluje, že realizací uvedeného záměru nebudou dotčeny zájmy státní správy na úseku vodního hospodářství.

Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.

- Z hlediska **nakládání s odpady** MěÚ nemá připomínky.

Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.

- Z hlediska **ochrany ovzduší** sděluje, že nemá připomínky

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku bere vyjádření postoje na vědomí

- Z hlediska **ochrany přírody a krajiny** MěÚ konstatuje dotčení zájmů ochrany přírody:

- pod č.j. ŽP/1738/281/09/Sv/OP ze dne 25.8.2009 bylo vydáno podmíněné závazné stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku – tok Mlynařice

Stanovisko: Legitimně mělo být vydáno až po vydání stanoviska EIA. Na druhé straně je tok Mlynařice na úseku kříženém stávající tratí upraveným tokem, navíc jde o souběh se silnicí na Byšičky.

- v souladu s ustanovením zákona musí investor předložit Krajskému úřadu Středočeského kraje k vyjádření záměr z hlediska možného střetu s evropsky významnou lokalitou Píščina u Byšiček
Stanovisko: Příslušné stanovisko KÚ Středočeského kraje bylo vydáno 2x – v roce 2008, kdy bylo vydáno první stanovisko, nevylučující vliv na EVL Káraný-Hrbáčkovy tůně ještě nebyla EVL Píščina u Byšiček součástí národního seznamu, v příloze č. 1 dokumentace je doloženo stanovisko KÚ s nevylučujícím vlivem ze srpna 2010, které se již týká EVL Byšičky v návaznosti na aktualizované NV č. 371/2009 Sb., jímž se doplňuje národní seznam EVL. Dokumentace obsahuje samostatnou přílohu naturového hodnocení (RNDr. J. Veselý, červen 2010), z důvodu absence podrobnějšího hodnocení na EVL Píščina u Byšiček bylo vyžádáno doplnění tohoto hodnocení, které je doloženo v přílohách č. 2 a 3 předkládaného posudku a včetně původního hodnocení komentováno rovněž v příloze č. 3 předkládaného posudku.
- s přihlédnutím k dochovaným kulturně-historickým hodnotám na okraji k.ú. Lysá nad Labem není přípustné tuto lokalitu poškozovat skládkou materiálů a jakoukoli výstavbou, která by ovlivnila vzhled lokality
Stanovisko: Optimalizace je řešena ve stávající trati bez směrových či patrných výškových změn, součástí v řešeném úseku nejsou nové stavby, které by mohly ovlivnit krajinnotvorné působení některých historických prvků v území lesa a západně od Lysé nad Labem
- Z hlediska **ochrany ovzduší** sděluje, že nemá připomínek
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- Z hlediska **ochrany ZPF** sděluje, že nemá připomínek.
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- Z hlediska **státní správy lesa** sděluje, že nepovažuje za nutné další posuzování záměru, neboť správní orgán již vydal souhlasné stanovisko o umístění stavby v ochranném pásmu lesa, kde byly stanoveny podmínky za jakých je možné stavbu realizovat.
Stanovisko: Bez komentáře.

5.2.6. Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, odbor životního prostředí **Komplexní vyjádření k dokumentaci čj. 100/59197/2010 ze dne 15.9.2010**

Je poskytnuto komplexní vyjádření z hlediska následujících správních agend:

- **Vodoprávní úřad** pokládá dokumentaci za dostačující
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- **Orgán ochrany ZPF** pokládá dokumentaci za dostačující
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- **Orgán státní správy lesů** pokládá dokumentaci za dostačující
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- **Orgán ochrany přírody a krajiny** považuje dokumentaci za dostačující
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.
- **Orgán odpadového hospodářství** nemá připomínky.
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.

5.2.7. Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí **Vyjádření k dokumentaci čj. S-MHMP-0719627/2010/1/OOP/VI ze dne 4.10.2010**

- Z hlediska **ochrany ZPF** nemá připomínky
Stanovisko: Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.

- Z hlediska **lesů a lesního hospodářství** konstatuje, že stavbou dojde k záborům pozemků určených k plnění funkcí lesa, ale jedná se zde o přijatelné zásahy a nemá připomínky.

Stanovisko: *XX Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.*

- Z hlediska **nakládání s odpady** uplatňuje následující připomínku. Upozorňuje na to, že novelizací zákona o odpadech je uvedeno, že se zákon nevztahuje na zeminy vytěžené během stavební činnosti, pokud vlastníků prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby. Jinak je původce odpadu povinen je předat osobě oprávněné k převzetí. Dále nepožaduje pokračování v procesu EIA

Stanovisko: *Jde o častou legislativní připomínku orgánů státní správy odpadového hospodářství, většinové budou zeminy využity v rámci rekultivace optimalizované trati,*

- Z hlediska **ochrany ovzduší** konstatuje především následující skutečnosti, případně upozorňuje na některé okolnosti :
 - Z hlediska ochrany ovzduší bylo vydáno souhlasné stanovisko. Stavební práce by měly probíhat od r. 2013 – 2017 na úseku stanice Praha – Vysočany a hranicí města v Praze – Horních Počernicích. Během provozu úsek žel. trati nebude zdrojem znečišťování ovzduší, vytápění stavebních objektů bude zajištěno el. přímotopy.
 - Rekonstrukce bude využívat zařízení staveniště na vlastních pozemcích. Odtěžený materiál bude odvážen především po železnici, v nezbytných případech nákladními auty (ulicemi Kolbenovou a Chlumeckou).
 - Na manipulační ploše v žel. stanici Mstětice bude umístěna recyklační linka na zpracování šterku. Při překročení výkonu 25m³/den půjde o střední zdroj znečišťování ovzduší.
 - Na objektech v žel. stanicích Praha – Horní Počernice, Praha – Vysočany a v odbočce Skály určených k demolici nebyl doposud proveden průzkum na výskyt azbestu. Ten bude nezbytné provést a v případě výskytu v dokumentaci pro stavební řízení navrhnout technologické postupy pro zacházení s takovým materiálem za účelem minimalizování úniku azbestu do ovzduší.
 - Během výstavby budou emitovanými škodlivinami především tuhé látky a spaliny produkované naftovými motory. Vzhledem k tomu, že se předpokládáné škodliviny z důvodu rozložení stavebních mechanismů a nákladních automobilů očekávají nízké, nebylo provedeno vyhodnocení vlivu stavby na kvalitu ovzduší modelovými výpočty. V dokumentaci jsou však stanoveny opatření pro minimalizaci prашných emisí během výstavby.
 - Z hlediska ochrany ovzduší je návrh optimalizace uvedeného úseku o uvedených parametrech a při dodržení stanovených podmínek přijatelný.

Stanovisko: *Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že podmínky související s etapou výstavby ve vztahu k vlivům na ovzduší jsou zapracovány do podmínek návrhu stanoviska příslušnému úřadu.*

- Z hlediska **ochrany přírody** stručně objasňuje podstatu připomínek k oznámení – kácení dřevin, vyhodnocení na funkčnost ÚSES, nejasnosti ohledně dotčení zvláště chráněných druhů živočichů. Konstatuje, že bude nezbytné v dalším stupni projektové přípravy dotčené druhy na základě provedení průzkumu upřesnit a vyhodnotit případné možné vlivy stavby na nalezené druhy. Až na základě průzkumu lze požádat o udělení případných výjimek ze zákazu. K dokumentaci nemá další připomínky.

Stanovisko: *Požadavky na aktuální doprůzkumy jsou do podmínek návrhu stanoviska promítnuty.*

- Z hlediska **myslivosti** bez připomínek

Stanovisko: *Souhlasný postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí.*

- Z hlediska **ochrany vod** konstatuje, že nemá připomínek v případě dodržení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Stanovisko: *Požadavky ochrany vod jsou oproti dokumentaci v návrhu stanoviska dále propracovány, doplněny či konkretizovány*

5.2.8. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod **Vnitřní sdělení k dokumentaci čj. 3341/740/10 ze dne 30.9..2010**

Toto vnitřní sdělení je doplněno stanoviskem odboru ochrany vod, kde konstatuje, že v předchozím stupni podal odbor ochrany vod souhlasné vyjádření.

K dokumentaci však k jednotlivým kapitolám uplatňuje následující připomínky:

1. Není možné se vyjádřit k objektu – Čelákovický potok, neboť není v dokumentu nijak popsán. Stavební objekt SO 04-20-05 Čelákovice – Mstětice, žel. most by měl být zařazen do tabulky, kde jsou uvedeny vodní toky, které se kříží s žel. tratí. Žádáme o doplnění a zařazení.

Stanovisko: Na str. 59 dokumentace je popsán SO 04-20-01 Čelákovice-Mstětice, železniční most v km 9,008, který je součástí přeložky trati a kříží Čelákovický potok. Na str. 184 je mezi kříženými toky Čelákovický potok uveden, pro km 9,008 je uvedeno křížení přeložkou pro Zálužský potok. Ve skutečnosti je v km 9,008 přeložkou trati křížen Zálužský potok jako pravostranný přítok Čelákovického potoka, v technicky upraveném stavu. Čelákovický potok je křížen optimalizovanou tratí přímo až u Zelenče, Čelákovický potok je křížen přeložkou silnice II/101 ve Mstěticích severně od východního zhlaví žst. Mstětice. Citovaný objekt SO 04-20-05 je železniční most v event. km 12,408, který překračuje komunikaci a předmětem řešení je tedy zlepšení stávající podjezdné výšky, nejde o křížení vodoteče.

2. Nesouhlasí s navrženými úpravami vodních toků a požaduje jejich přepracování a následné zaslání k posouzení.

Stanovisko: Navrhované úpravy vodních toků jsou popisovány pro dva stavební objekty – SO 04-75-01 Čelákovice-Mstětice, úprava vodoteče podél silnice III/2455 (zde jde právě o Zálužský potok) a SO 05-75-01 žst. Mstětice, úprava Čelákovického potoka ve st. km 13,836. Obě jsou ale popsány až na str. 219 v rámci vlivů na vody, jejich popis není obsažen mezi popisy staveních objektů. Konkrétně:

- *SO 04-75-01 Čelákovice – Mstětice, úprava vodoteče podél silnice III/2455 Jedná se o přeložku koryta Zálužského potoka v Čelákovických místní části Záluží. Nové lichoběžníkové koryto bude vedeno podél přeložky vlečkové koleje směr Mochov v délce 311m. Šetřením zpracovatele posudku lze potvrdit, že v daném úseku podél silnice jde o technicky upravenou vodoteč Zálužského potoka s tvrdým opevněním, nad pravým břehem je svah s porosty dřevin.*
- *SO 05-70-01 žst. Mstětice, úprava Čelákovického potoka (stavební km 13,836). Jedná se o úpravu trasy vodoteče v délce 102 m z důvodu kolize s přeložkou silnice II/101 a doprovodné komunikace vpravo od trati. Návrh přeložky předpokládá drobnou úpravu směrového vedení a nahrazení stávajícího propustku pod silnicí II/101 novým o délce 56,7 m. Šetřením zpracovatele posudku bylo zjištěno, že jde o technicky upravenou vodoteč s tvrdým opevněním, bez doprovodného porostu v dotčeném úseku. Čelákovický potok vykazuje přírodě bližší charakter v krátkém úseku nad Vědeckotechnickým parkem Mstětice, přes areál tohoto VT parku je dokonce plně zatrubněn.*

V daném kontextu není nutno (na rozdíl od přeložek přírodě blízkých úseků, které posuzovaný záměr naštěstí negeneruje) pokládat návrh projektanta za nevhodný.

3. Zvýšenou pozornost je nutno věnovat křížení optimalizované trasy s vodními toky. Propustky musí být dostatečně dimenzovány pro převádění povodňových průtoků. Není zde popsáno, proč bylo zvoleno popisované řešení, kde je uvedeno, že bude trubní propustek široký 24,34m a tvořen bude 23 železobetonovými rourami DN 1000. Převod vody z pravé strany trati na levou je velmi obecný, není jasné o jakou vodu se jedná. U propustku SO 02-21-02 je uvedeno, že bude osazen stavidlem na vtokové čelo propustku, takže bude nasep působit jako povodňový val se specifickými hydraulickými podmínkami u stavidla. Není zde uvedeno, že bude v těchto místech trať upravena na míru, která zajistí bezpečnost trati. Manipulační řád, díky osazení propustku stavidlem, zde také není uveden. Požaduje se doplnit – vysvětlení proč řešení s daným počtem trub a jakou vodu budou odvádět. Dále doplnit informace o úpravách žel. trati, které zajistí bezpečnost a stabilitu trati. Doplnit informace o potřebě zpracovat manipulační řád ke stavidlu.

Stanovisko: Přestože připomínka se týká již technického řešení konkrétních stavebních objektů, které obvykle bývají upřesňovány až v dokumentaci pro stavební povolení, byl oznamovatel požádán o určitou specifikaci propustů nevolném úseku přeložky trati (u kterých se hovoří o 23 železobetonových rourách DN1000 pro dva objekty) a o upřesnění charakteru propustu SO 02-21-02. Z doplnění (viz Příloha č.2 posudku) vyplývá, že:

- 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.)
- 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. Vyjádření Povodí Labe, s.p. k posuzovanému záměru nebylo vydáno.

Uvedené aspekty podrobně bude řešit dokumentace pro stavební povolení, která bude projednána s místně příslušnými vodohospodářskými orgány. Jek je patrné z jejich vyjádření k dokumentaci, se znalostí místních poměrů ani jeden z nich neuplatňuje k technickým informacím, předloženým dokumentací E.I.A., žádné technické či jiné připomínky.

4. Z hlediska ochrany zdrojů podzemních vod požaduje zajistit co největší ochranu tohoto zdroje během celé realizace stavby.

Stanovisko: Požadavky jsou promítnuty do výstupů posudku

5. V dokumentu jsou nedostatečné mapové podklady – na mapách jsou označeny pouze kilometry, ale u stavebních objektů není ani kilometrůž, ani identifikační číslo. Dále neobsahuje žádné podélné nebo příčné řezy, ani žádná vizualizovaná opatření. Požaduje doplnění uvedených podkladů.

Stanovisko: Požadovaná technická podrobnost všech objektů, které se týkají křížení s vodami, komunikacemi apod., bývá obecně dokladována v rámci dokumentace s pro stavební povolení a nikoli v předprojektové fázi, kterou proces E.I.A. nepochybně představuje. Pokud by taková příloha byla vůbec vypracována, s ohledem na množství dílčích objektů by představovala v této fázi zcela neúčelné náklady na tisk technických výkresů. Lze souhlasit s tím, že poloha objektů mohla být do map 1:10.000 vyznačena včetně kilometráže, což by vypovídací schopnost podkladů pro vypracování Dokumentace výrazně zvýšilo.

Závěrem požaduje akceptovat všechny uvedené připomínky a zaslat doplňující informace k novému posouzení, které jsou uvedeny v připomínkách.

Stanovisko: Většina připomínek, jejichž požadavky výrazně nepřesahují rámec procesu E.I.A., byla zapracována do výstupů posudku na základě doplnění podkladů, vyžádaných po oznamovateli zpracovatelem posudku. Podmínky, které vyplynuly z posouzení doplňujících údajů, jsou promítnuty do návrhu stanoviska.

5.2.9. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
Vnitřní sdělení k dokumentaci čj. 3823/780/10 ze dne 29.9.2010

Z pohledu ochrany ovzduší sděluje, že vliv na kvalitu ovzduší v obcích je časově i prostorově omezen na dobu trvání pohybu stavby a v jejím průběhu nebudou provozovány žádné významné bodové zdroje znečišťování ovzduší. Požaduje během výstavby dodržovat opatření ke snížení prašnosti a vzhledem k výše uvedenému a při dodržení opatření považuje předložený záměr z hlediska kvality ovzduší za akceptovatelný.

Stanovisko: Zpracovatelský tým posudku konstatuje, že podmínky související s etapou výstavby ve vztahu k vlivům na ovzduší jsou zpracovány do podmínek návrhu stanoviska příslušnému úřadu.

5.2.10. Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů
Vnitřní sdělení k dokumentaci čj. 5256/720/10 ze dne 13.9.2010

Dokumentaci bere na vědomí.

Stanovisko: Postoj je zpracovatelem posudku vzat na vědomí, ve výstupech posudku jsou podmínky směrem k odpadovému hospodářství promítnuty.

Jiné správní úřady

5.2.11. Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy
Závazné stanovisko k přípravné dokumentaci (pro účely územního řízení) čj. MHMP-792491/2010/DOP-O4/Fr ze dne 29.9.2010

Silniční správní úřad vydává souhlasné stanovisko za podmínek:

1. Realizaci stavby nebude omezen provoz v jízdnicích pružích na místních komunikacích I. třídy na území hl. města Prahy.
2. Z hlediska dotčení ostatních komunikací je nutné investiční záměr projednat mimo jiné s příslušnými silničními správními úřady.
3. Při realizaci je nutno zachovat přístup k objektům, vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům.

Upozorňuje na nutnost doložit :

- zjednodušenou projektovou dokumentaci, včetně technické zprávy
- ověřený zakres OPM
- souhrnné stanovisko Svodné komise DP hl.m. Prahy, a.s.

Stanovisko: Uvedené podmínky a upozornění se netýkají oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, směřují do fáze navazujících řízení v dopravě a jsou zpracovatelem posudku vzaty na vědomí.

5.3. Veřejnost

Žádné písemné vyjádření zástupců veřejnosti nebylo k dokumentaci vydáno. .

5.4. Jiné subjekty výše nezahrnuté

Žádné vyjádření jiného subjektu (odborné instituce apod.) nebylo k dokumentaci vydáno.

-oOo-

Všechna vyjádření jsou doložena v příloze č. 1 posudku.

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

K posouzení byla předložena podle § 6 odst. 5 zák. č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 216/2007 Sb. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí na záměr

Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba

zpracovaná Mgr. Michaelem Pondělíčkem s kolektivem spolupracovníků v srpnu 2010. Tato dokumentace byla posouzena dle požadavku paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů v platném znění v rozsahu dle přílohy č. 5 tohoto zákona. Lze konstatovat, že Dokumentace je zpracována v intencích zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a lze ji jako podklad pro hodnocení vlivů na životní prostředí akceptovat s metodickými či věcnými výhradami ke zpracování některých kapitol, s potřebou do dalších stupňů přípravy záměru dořešit některé aspekty a podklady, včetně parametrů vyvolaných investic.

S ohledem na údaje obsažené v Dokumentaci a v dalších vyžádaných podkladech a při respektování doporučení uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu zpracovatelský tým posudku

doporučuje

realizovat záměr

Optimalizace železniční trati Lysá n.L. - Praha Vysočany, 2. stavba

v následující kapacitní variantě:

Celková délka optimalizace: cca 30,025 žkm / délka kolejových úprav /. Staničení jednotlivých žst:

ŽST Lysá nad Labem	- km 0,0
ŽST Čelákovice	- km 8,352
ŽST Mstětice	- km 14,184
ŽST Horní Počernice	- km 20,425
Odb. Skály	- km 23,144
ŽST Praha Vysočany	- km 29,102

Charakter dvoukolejná trať, v úseku odbočka Skály - Praha Vysočany trojkolejná. Rychlost je navržena v rozmezí $V=100-140$ km/h , pro speciální soupravy až pro rychlost až $V_k=160$ km/h.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušnému úřadu lze učinit závěr, že negativní vlivy nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy ani únosnost území, těžiště požadavků je směřováno do oblasti ochrany vod, půdy, lesa, přírody a krajiny, obyvatelstva a šetrnému řešení vyvolaných investic.

VII. NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Přiložen na následujících stranách posudku.

Návrh stanoviska

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Vršovická 65, 100 10 PRAHA 10 - Vršovice

V Praze dne:
č.j.:

STANOVISKO

o hodnocení vlivů podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 163/2006 Sb.
o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění přílohy č. 6 zákona

I. Identifikační údaje

I.1. Název záměru:

Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba

Zařazení dle Přílohy č. 1 zákona:

I/ 9.1. Novostavby železničních drah delší 1 km.

I.2. Kapacita záměru:

Celková délka optimalizace: cca 30,025 žkm / délka kolejových úprav / Staničení jednotlivých žst:

ŽST Lysá nad Labem	- km 0,0
ŽST Čelákovice	- km 8,352
ŽST Mstětice	- km 14,184
ŽST Horní Počernice	- km 20,425
Odb. Skály	- km 23,144
ŽST Praha Vysočany	- km 29,102

Dvoukolejná elektrifikovaná trať, v úseku odbočka Skály - Praha Vysočany trojkolejná. Rychlost je navržena v rozmezí $V=100-140$ km/h , pro speciální soupravy až pro rychlost až $V_k=160$ km/h.

I.3. Umístění záměru:

kraj: Středočeský, Praha

příslušná obec:

hl.m.Praha - Městská část :

Praha 8, Praha 9, Praha 14, Praha – Satalice, Praha 20 (Praha - Horní Počernice)

Středočeský kraj

Zeleneč, Jirny, Nehvizdy, Čelákovice, Káraný, Lysá nad Labem, Mochov, Lázně Toušeň, Zápý, Brandýs nad Labem

I.4. Obchodní firma oznamovatele

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC s.o.)

I.5. IČ oznamovatele:

IČ 70994234, DIČ: CZ70994234

I.6. Sídlo oznamovatele:

Praha 1, Dlážděná 1003/7; PSČ 110 00;

Zastoupen:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Praha, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

II. Popis průběhu hodnocení

II.1. Oznámení:

Vypracováno autorizovanou osobou Mgr. Michaelem Pondělíčkem s kolektivem spolupracovníků srpnu 2008

II.2. Dokumentace:

Byla vypracována autorizovanou osobou Mgr. Michaelem Pondělíčkem s kolektivem spolupracovníků v srpnu 2010 podle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění a předložena příslušnému úřadu. Součástí Dokumentace je samostatné hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 podle § 45i zák. č. 1145/1992 Sb., v platném znění, vypracované autorizovanou osobou RNDr. Jířím Veselým v š červnu 2010.

II.3. Posudek:

Posudek zpracoval RNDr. Milan Macháček, držitel osvědčení o odborné způsobilosti ke zpracování dokumentace a posudku podle zákona ČNR č. 244/92 Sb., č.j. 6333/246/OPV/93 ze dne 15.4.1993.

Posudek byl příslušnému úřadu předložen 25.3.2011.

II.4. Veřejné projednání:

Místo veřejného projednání:

Datum veřejného projednání:

II.5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 3. 9. 2009 Ministerstvo životního prostředí, OPVIP, obdrželo oznámení záměru s náležitostmi dle přílohy č. 4 zákona, zpracované Mgr. Michaelem Pondělíčkem.
- Dne 14. 9. 2009 byl proces EIA převeden Ministerstvem životního prostředí, OPVIP, na odbor výkonu státní správy I.
- Dne 23. 9. 2009 bylo oznámení po doplnění počtu paré rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a bylo zahájeno zjišťovací řízení.

- Dne 29. 9. 2009 byla zveřejněna informace o zahájení zjišťovacího řízení na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje, a dne 5. 10. 2009 na úřední desce Hlavního města Prahy.
- Dne 4. 1. 2009 vydal příslušný úřad závěr zjišťovacího řízení s tím, že předložené oznámení se nepovažuje za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí. Dokumentaci dle přílohy č. 4 k cit. zákonu je nutné zpracovat s důrazem na oblast ochrany přírody a krajiny, ochrany veřejného zdraví a na dopravu.
- Dne 26. 8. 2010 obdržel příslušný úřad dokumentaci zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., Mgr. Michaelem Pondělíčkem.
- Dne 30. 8. 2010 byla dokumentace převedena Ministerstvem životního prostředí, OPVIP, na odbor výkonu státní správy I.
- Dne 1. 9. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 8. 9. 2010 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje, a dne 10. 9. 2010 na úřední desce Hlavního města Prahy.
- Dne 13. 10. 2010 byl příslušným úřadem pověřen zpracováním posudku RNDr. Milan Macháček.
- Dne 10.11.2011 doručeny poslední podklady pro vypracování posudku E.I.A.
- Dne 10.1.2011 pod čj. EX 1/2011-Ma oznamovatel požádán o předložení doplňujících údajů
- Žádost o prodloužení lhůty: dne 10.1.2011 pod čj. EX 2/2011-Ma
- Dne 28.2.2011 doručeno Doplnění podkladů oznamovatelem (vypravováno 21.2.2011)
- Posudek byl předložen dne: 28.1.2010
- Závěry zpracovatele posudku: návrh souhlasného stanoviska s podmínkami
- Závěry veřejného projednání:
Bude doplněno po případném veřejném projednání dokumentace a posudku (konání veřejného projednání - kontext § 9 odst. 9 a § 17 zákona)

II.6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

Ve lhůtách stanovených zákonem č.100/2001 Sb. v platném znění se k posuzované dokumentaci vyjádřily následující subjekty:

- Vyjádření obce Zeleneč k dokumentaci ze dne 4.10.2010, bez čj.
- Vyjádření obce Káraný k dokumentaci čj. SK/77//2010/MK ze dne 22.9.2010
- Přípis městyse Lázně Toušeň ke zveřejnění dokumentace čj. 637//2010 ze dne 4.10.2010 s přílohou
- Stanovisko Úřadu městyse Zápy k dokumentaci čj. 0000126/2010 ze dne 8.9.2010
- Vyjádření města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav k dokumentaci čj. 058475/2010/80 ze dne 20.9.2010
- Stanovisko MČ Praha 14 (usnesení rady MČ ze dne 24.9.2010) čj. ÚMČP14/10/32492/Le ze dne 29.9.2010) k dokumentaci čj.24/2010 ze dne 29.9.2010
- Vyjádření hlavního města Prahy MHMP 845713/2010 ze dne 11.10.2010 k dokumentaci
- Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti k dokumentaci čj. 147217/2010/KUSK ze dne 29.9.2010

- Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství k dokumentaci čj. 133529/2010/KUSK, sp.zn. SZ_133529/2010/KUSK ze dne 1.10.2010
- Komplexní stanovisko České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Praha k dokumentaci čj.: ČIŽP/41/IPP/0917333.002/1/PKJ ze dne 17.9.2010
- Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje k dokumentaci čj. 43492-2.5/2010/Nb ze dne 16.9.2010
- Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy k dokumentaci čj. ÚPL/1416/4613/125990/10 ze dne 29.9.2010
- Vyjádření Městského úřadu v Lysé nad Labem – odboru životního prostředí k dokumentaci čj. ŽP/43316/10/Pil/158 ze dne 23.9.2010
- Komplexní vyjádření Městského úřadu v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, odboru životního prostředí k dokumentaci čj. 100/59197/2010 ze dne 15.9.2010
- Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí k dokumentaci čj. S-MHMP-0719627/2010/1/OOP/VI ze dne 4.10.2010
- Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod k dokumentaci čj. 3341/740/10 ze dne 30.9.2010
- Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší k dokumentaci čj. 3823/780/10 ze dne 29.9.2010
- Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru odpadů k dokumentaci čj. 5256/720/10 ze dne 13.9.2010
- Závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravy k přípravné dokumentaci (pro účely územního řízení) čj. MHMP-792491/2010/DOP-O4/Fr ze dne 29.9.2010

III. Hodnocení záměru

III.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Záměr především znamená optimalizaci stávající dvoukolejné trati z Lysé nad Labem po stanici Praha-Vysočany (od odbočky Skály trojkolejné). Dvěma přeložkami trati generuje zábor ZPF v rozsahu 9,85 ha, vyžaduje především zásahy do mimolesních porostů dřevin podél sávající trati, generuje řadu místních přeložek komunikací, sítí, ve dvou případech překládá upravené vodní toky. Představuje ovlivnění akustické zátěže zejména ve fázi výstavby, pro fázi provozu předkládá návrh protihlukových stěn a individuální protihlukové ochrany. Představuje dále místní ovlivnění krajinného rázu přeložkou a mimoúrovňovým křížením se silnicí II/1091 u žst. Mstětice. Negativní ovlivnění zdravotního stavu obyvatel nebylo prokázáno. Záměr představuje potenciální ovlivnění povrchových a podzemních vod, které je řešitelné standardními technickými opatřeními. Generuje mírně nepříznivé vlivy na EVL Písčina u Byšiček

III.2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Zpracovatel posudku konstatuje, že jde o standardní technické řešení záměru optimalizace vícekolejné elektrifikované železniční trati s většinovým využitím stávající stopy (tělesa) trati, s důrazem na prvky zabezpečení provozu, s cílem uplatnit i novější materiály zejména v kontextu snížení hluku a vibrací a nových technologií při přemostění Labe u Čelákovic.

III.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Autorský tým dokumentace dospěl k níže uvedené formulaci systému opatření, doporučení a podmínek:

Pro období další přípravy stavby:

V dalším stupni dokumentace :

- specifikovat přesněji objemy šterku a výkopové zeminy na základnách a staveništích a určit přesné množství odpadu určeného k deponování a bez deponování k odvozu na zneškodnění jako odpadu v souladu s platnými právními předpisy
- Pro vypouštění odpadních vod a srážkových vod do kanalizační sítě či recipientů (po dobu výstavby i pro provoz) zajistit souhlas správců.
- blíže specifikovat rozsah kácení mimolesní zeleně a současně doprojednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení (mimo těleso dráhy i v lese) a následnou realizaci případných náhradních výsadeb v okruhu trati i města, provést bližší průzkum, vypracovat návrh vegetačních úprav zejména v okolí budoucích navazujících staveb (silnice I/20 a I/27)
- zajistit povolení ke kácení mimolesní zeleně dle zák. č. 114/1992 Sb. a zák. č.218/2004 Sb.
- omezit zásahy do významných krajinných prvků a zejména vyšších prvků ÚSES (křížení nadregionálních a regionálních biokoridorů přes trať v místě vodotečí a niv) zejména při naplňování návrhu POV tak, aby hlubší zásahy do nich byly omezeny na minimum
- přesně a citlivě ve vztahu k ochraně ŽP stanovit příjezdové trasy a plochy zařízení stavenišť v celém rozsahu DSP a případně i ve variantě (pro případ dopravních nebo povětrnostních komplikací) a konfrontovat je s požadavkem ochrany životního prostředí, včetně kompenzačních opatření a sanace v navržených trasách zejména v oblasti ochrany zdrojů vod
- vhodným technickým řešením znovu minimalizovat dočasné zábory půdy (ZPF i PUPFL) a řešit odpovídajícím způsobem zábory půdy a jejich následnou rekultivaci na plochy zeleně, stejně jako rekultivaci devastovaných ploch po snesení trati a nově vytvořených ploch stavenišť a cest v okolí stavby
- navrhnout optimální způsob hospodaření se skrytou černozemní ornici a podorničím z ploch záborů ZPF
- minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, připravit detailní přehled zásahů do zeleně a očekávaných kompenzačních opatření (obednění stromů, ohrazení křovin, atp.) a případně náhradních výsadeb v okolí vybraných zvláště citlivých míst stavby (prvky ÚSES, VKP, atp. podle požadavku DOSS)
- zajistit doprůzkum fauny na vybraných místech u trati v souladu s případnými výjimkami k zásahu do biotopu a společenstev živočichů a případně transfer zvláště chráněných druhů živočichů, podle možností, z vybraných a stanovených lokalit podle výstavby na jiné plochy v okolí, ve vhodném období před započítím stavby
- zajistit aby započítí prací na stavbě bylo načasováno na období od srpna do října, stejně jako úvodní práce a posléze i kácení
- zajistit plašení vybraných druhů živočichů při započítí stavby a včasnou kontrolu území tak, aby byly minimalizovány ztráty jedinců a to i přesto, že v okolí trati se nenacházejí kompletní populace.
- V rámci předběžné ochrany po zařízení staveniště u trati úsek oplotit plotem od země do výšky cca 2 m, tak aby se živočichové do prostoru staveniště nemohli dostat
- Zajistit podle potřeby transfer části rostlin z EVL Písčina u Byšiček do vybraného biotopu v okolí do doby ukončení stavby v daném úseku tak aby byla umožněna rekultivace a repatriace druhu.
- zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností a upozornit veřejnost na etapy výstavby optimalizace trati a rozsah stavby, včetně dopravních omezení a přeložek cest, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost

Pro období výstavby:

Ochrana povrchové a podzemní vody

Součástí projektu stavby je funkční havarijní plán k zabezpečení ochrany podzemních a povrchových vod před závadnými látkami, zejména před znečištěním ropnými látkami při realizaci stavby. Veškeré práce budou prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, nebezpečných zejména vodám.

- - dodržování protihavarijních opatření uvedených v předchozím textu
- - dodržování následných opatření z předchozího textu

- - dodržování omezení v záplavových územích (§ 67 zákona 254/2001 Sb.)

Na plochách zařízení staveniště ve všech ochranných pásmech budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů. Je vhodné zajistit si případnou další sanační službu.

Protihavarijní opatření při ochraně vod v rámci stavby

1. Jedná se o stavbu v ochranném pásmu vodního zdroje, v korytě toku a jeho stanoveném záplavovém území. Současně se jedná o stavbu v městské zástavbě, tzn., že stavební práce budou probíhat v bezprostřední blízkosti dešťových vpustí či kanalizačních šachet a i některé plochy zařízení staveniště se mohou v jejich bezprostřední blízkosti také nacházet. Z tohoto důvodu musí být vypracován Havarijní plán stavby, který musí splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005. Sb. Tímto plánem se při vzniklé havarijní situaci musí řídit všichni pracovníci stavby i jednotliví subdodavatelé. Havarijní plán je platný po dobu trvání stavby. Havarijní plán podléhá odbornému stanovisku příslušného správce toku a následnému schválení vodoprávním úřadem.
2. Pro stavbu musí být také vypracován Povodňový plán stavby, který musí být v souladu s povodňovými plány dotčených obcí. Potvrzení souladu provede příslušný vodoprávní úřad. Tímto plánem se při povodňovém ohrožení musí řídit všichni pracovníci stavby i jednotliví subdodavatelé a povodňová komise stavby podléhá pokynům příslušné povodňové komise obce. Povodňový plán je platný po dobu trvání stavby.
3. Práce na mostních konstrukcích, při kterých by mohlo docházet k únikům nebezpečných kapalných látek a aerosolů do vodního toku budou prováděny pod ochranou sorbentů (např. textilních) a při zaplachtování konstrukce a pracovních plošin.
4. Zhotovitel stavby zajistí nezávadný **odvod povrchových vod** z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů a podle potřeby zřídí akumulační prostory. Kvalita odváděných vod musí splňovat limity dle nařízení vlády č. 61/2003 (229/2007) Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod.
V případě vypouštění odpadních a dešťových vod do veřejné kanalizační sítě během výstavby musí být dodrženy ukazatele a limitní hodnoty určené Kanalizačními řády zpracované provozovateli kanalizačních sítí v dotčených obcích, voda ze staveniště by měla být předčištěna před vypouštěním nebo vsakováním.
5. Zařízení staveniště a odstavné plochy stavební mechanizace a nákladních automobilů budou vybaveny vhodnými prostředky pro odstraňování následků havárie . sorbenty a další pomůcky. Je třeba mít trvale k dispozici:
 - **řezivo** např. (prkna, fošny, kůly)
 - **sorbenty** - sorbenty – sypké či granulové (např. písek, křemelina, vhodná pojiva chemikálií), sorpční polštáře, sorpční had, sorpční rohože, sorpční norné stěny **dle druhu znečišťujících látek:**
 - hydrofobní sorbenty – používají se především k sorpci ropných látek
 - chemické sorbenty – jsou určeny především k sorpci agresivních látek především anorganických a jejich vodných roztoků
 - univerzální sorbenty – jsou určeny k sorpci zředěných vodných roztoků neagresivních látek i organických kapalin, doporučují se k sorpci olejových emulzí
 - **nádoby či pytle na sesbíraný produkt a použité sorbenty**
 - **ochranné prostředky – latexové rukavice, ochranné respirátory, ochranné brýle**
 - **nářadí** (lopata, krumpáč, koště, sekyra, pila, palice,)
 - **úkapové vaničky, havarijní těsnící tmely, havarijní těsnící kanalizační desky**
6. **Stavební a nátěrové hmoty – jejich jednotlivé komponenty** nebudou skladovány na stavenišťích jednotlivých SO. Dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo mimo. Na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba.
Tyto látky nebudou také skladovány na plochách ZS, které se nacházejí v ochranném pásmu vodního zdroje a v záplavovém území.
7. **Prázdné obaly od nátěrových** a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště. Jedná se o odpad ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění a zák. č.477/2001 Sb. o obalech v platném znění.
Katalogové č. odpadu:
 - 1) 08 01 11 - odpadní barvy a laky obsahující rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
 - 2) 15 01 10 - prázdné obaly od barev kovové

- 3) 15 02 02 - znečištěné krycí plachty od barev (textilie)
8. Při **odstavení mechanismů** mimo vyhrazené plochy, v případě závady či nehody, bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží
 9. **Obsluhy vozidel**, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
 10. **Nádrže stavebních mechanismů** budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot
 11. **Pohonné hmoty, oleje a mazadla** budou skladovány pouze na zabezpečených plochách
 12. Veškeré **zásoby pohonných a mazacích hmot** budou maximálně pro jednodenní potřebu stavby
 13. Na stavbě je zakázáno provádět **výplachy mixů a čerpadel** betonové směsi.
 14. Je zakázán **provoz vozidel a mechanizace** mimo určené staveništní komunikace a mimo obvod staveniště. **Toto je především nutné respektovat v obvodu ochranných pásem vodního zdroje Káraný.**
 15. Je nutné provádět **soustavnou údržbu** staveništních komunikací. Odstraňovat znečištění zeminou. V době sucha provádět zvlhčování komunikací k zamezení nadměrné prašnosti.
 16. **Sociální zázemí** stavby vybavit chemickými WC nebo využívat stávající sociální zařízení např. v provozních prostorách žst. V případech ploch ZS umístěných mimo možnost využití stávajících přípojek kanalizační sítě je nutné zajistit jímání splaškových vod ze sprch a mytí rukou, tyto vody nesmí být volně vypouštěny na terén.
 17. V případě výstrahy o **nebezpečí povodně** je nutné odstranit z ohrožených ploch mechanizaci, odplavitelný materiál a materiál, který může způsobit znečištění vodního prostředí. Současně je nutné zajišťovat průtočnost profilu toku.
 18. Dodavatel stavby zajistí:
 - seznámení všech pracovníků s vnitropodnikovými směrnicemi k ochraně životního prostředí (systém environmentálního managementu)
 - školení TH pracovníků o zákonu č.254/2001 Sb. – vodní zákon, pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami tohoto zákona.
 - školení TH pracovníků o zákonu č.185/2001 Sb.- zákon o odpadech a zákonu č.114/1992 Sb.- zákon o ochraně přírody, pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami těchto zákonů.
 - provést školení TH pracovníků o zákonu č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích, vybrané pracovníky dělnických profesí seznámí se zásadami těchto zákonů.
 - provede školení pracovníků stavby o zásadách bezpečnosti práce při havárii a její likvidaci

Následná opatření

V případě havarijní situace ve vztahu k vodnímu prostředí musí být provedena bezprostřední opatření snižující její následky.

1. V případě havarijního úniku závadných látek **do zemního prostředí** bude **kontaminovaná zemina** neprodleně odtěžena, odvezena mimo staveniště k odstranění (ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění) a nahrazena nezávadnou. Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu.
2. V případě havarijního úniku závadných látek **do koryta toku** nebo při **splavení stavebních materiálů** či stavebních odpadů, budou provedena bezprostřední opatření ke zmírnění následků (utěsnění poškozeného zařízení, instalace norné stěny, sběr zachycené závadné látky, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění). Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu.
3. V případě havarijního úniku závadných látek **v blízkosti nebo do kanalizačních vpustí** budou provedena bezprostřední opatření k zamezení vniknutí do kanalizační sítě (utěsnění poškozeného zařízení, utěsnění kanalizačních vpustí, aplikace sorbentu, sběr použitého sorbentu, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 383/2001 Sb. v platném znění). Při úniku do kanalizace musí být okamžitě informován její správce. Při každé takové skutečnosti se bude postupovat dle schváleného havarijního plánu.

Dále se bude zhotovitel stavby řídit pokyny vodoprávního úřadu, který je řídicím článkem při odstraňování havárie a zmírňování jejích následků.

Ochrana přírody:

- Pro nakládání s některými druhy živočichů je základem co nejvhodnější načasování zásahu do terénu (letní období – nejlépe červen)
- u vybraných druhů zajištění krátkého doprůzkumu těsně před započítím stavebních prací a zpracování žádostí o výjimky, protože se zde mohou některé druhy také nově vyskytovat.
- Na doprůzkum navazuje případný odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů (viz tabulka v textu) chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality (kdekoliv v okolí jižně nebo severně od trati) a podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody. Chráněné druhy rostlin se v lokalitách podle předběžných průzkumů nenalézají.
- Část lokality Píščina u Byšiček je vhodné po dohodě se specialisty transferovat pro zachování rostlinného materiálu pro případ havárie při stavbě
- Do ZCHÚ je zakázáno dělat cesty a přístupové komunikace ke stavbě, současně je vhodné stavbu u ZCHÚ na vybraných místech oplotit pevným plotem, práce u ZCHÚ musí proběhnout pouze na tělese železničního náspu, stejně jako práce u Evropsky významných lokalit
- Navržená ochranná opatření pro vyloučení nebo minimalizaci negativních vlivů na prvky ÚSES (křížení trati s biokoridory), VKP a ZCHÚ jsou podrobně popsána v příslušné předchozí kapitole – Popis a Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.
- Pro snížení vlivů v cenných územích ÚSES, ZCHÚ, EVL a VKP je zakázána práce v noci a mimo těleso žel. trati, přístupové cesty je nutno volit po kolejišti, stejně jako dovoz materiálu.

Jako další opatření autoři dokumentace doporučují:

- omezit činnost ve večerních hodinách, na vybraných lokalitách (dle průzkumu) protože v lokalitách stavby se pravděpodobně budou nacházet i volně žijící druhy živočichů a lidé v okolních obytných domech
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu a po ukončení stavby je možno některá z exponovaných míst příležitostně „omýt vodou“ – zejména zeLEN v blízkých biokoridorech apod.
- kácení mimolesní zeleně bude prováděno hlavně mimo vegetační období (v době říjen – březen)
- po ukončení stavby bude terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků)
- pro práce na rekonstrukci trati při vodních tocích a prvcích ÚSES nebo VKP je nutné, aby byly prováděny stavební práce pouze na tělese dráhy a na železničním náspu, a celou stavbu je nutno zabezpečit proti havárii a poškození prostředí. Propustky a mostky musí splňovat podmínky pro propustnost dle metodiky AOPK.
- Zachovávat keřové porosty v biokoridorech, tak aby byly tyto koridory plně funkční.
- Tam kde to nepůjde tak odstraňování keřových porostů provádět mimo hnízdní dobu ptáků (od září do konce března následujícího roku).
- Zcela zachovat rybníčky (tůňky) u trati v obci Zeleneč (km16,8). Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře tak i po metamorfóse).
- Most přes Labe – opravy provádět co nejšetrněji a to tak aby nedocházelo k nežádoucím únikům cizorodých látek do toku nebo do tůní(chemické – složky cementu, složky z barev atd.).
- Tam kde to bude možné lze vybudovat kamenné zidky pro plazy (ještěrku obecnou, slepýše).

Ochrana ovzduší:

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami v období výstavby při optimalizaci tratě je možno minimalizovat např. následujícími opatřeními:

- koordinací stavebních prací
- koordinací a harmonizací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytíženosti nákladních aut
- snižováním prašnosti kropením (zejména trvale za nevhodného počasí na recyklační základně)
- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- používané vozovky a výjezdy z přístupových cest budou pravidelně čištěny
- automobily před výjezdem ze staveniště na vozovku budou pravidelně čištěny
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku

Posudek o hodnocení vlivů na životní prostředí dle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák.č.216/2007 Sb.
OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI LYSÁ N.L. - PRAHA VYSOČANY, 2.STAVBA

- likvidace vykáčených dřevin bude řešena jejich případným využitím – jako palivové dřevo, dále štěpkováním, případně kompostováním – není možné pálit
- vybraný provozovatel recyklační linky šterku z kolejového lože doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, která jsou vyžadována dle § 17 odst. 2 písm. b) a c) zák. č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší.

Ochrana před hlukem:

- Všechny hlučné stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin).
- Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností
- Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (*útlum cca 4 - 8 dB(A)*).
- Kombinovat hlučně náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby
- Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- Staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Při práci v obcích dle možností podél stavby umístit mobilní protihlukové stěny

Jiné, ostatní:

- umožnit záchranný archeologický výzkum dle zák. č. 20/1987 Sb. při provádění zemních a výkopových prací a předem na něj uzavřít smlouvu s orgánem pověřeným PP
- hlásit náhodné archeologické nálezy v průběhu stavby na příslušné archeologické pracoviště
- specifikovat druhy odpadů (kód, název, kategorie, předpokládané množství), které vzniknou při realizaci stavby a specifikovat způsoby dalšího využití, popř. odstranění těchto odpadů
- likvidace odpadů musí probíhat v zařízeních, která jsou k tomuto účelu určena a schválena
- před zahájením provozu recyklační základny musí být platné rozhodnutí o souhlasu s provozováním zařízení k úpravě odpadů
- odpady musí být rozříděny podle jednotlivých kategorií
- odpady vzniklé při stavbě musí být předány k využití nebo odstranění pouze oprávněné osobě (dle zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech)
- v případě použití silničních pozemků silnic II. a III. třídy nebo místních komunikací pro manipulaci se stavebním materiálem, se stavebními stroji nebo při nárůstu těžké nákladní dopravy je nutno projednat podmínky se správci pozemních komunikací nebo města.

Pro období provozu:

- po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření podle výsledků měření hluku popřípadě navrhnout a realizovat pro vybrané objekty potřebná dodatečná protihluková opatření (zejména IPO – u 5 objektů, atp.)
- po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a prostředí a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace a zpevněné plochy)
- zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny
- zajistit obnovení původních travních porostů podle celé trati
- zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí malých vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES. Udržovat průchodnost prvků SES a VKP při střetu s optimalizovanou tratí.

Opatření, navrhovaná zpracovatelem posudku, jsou součástí bodu III.6. návrhu stanoviska

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

Záměr byl předložen v monovariantní podobě z hlediska umístění i technického provedení areálu. Předložená aktivní varianta je podmíněně akceptovatelná.

III.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

III.5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem **20** vyjádření, žádné nesouhlasné, některá s připomínkami nebo silně kritickým postojem k určitým částem dokumentace či příloh. .

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. předkládaného posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byla buď zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentována, případně konkretizována a následně ve formě podmínek navržena do stanoviska příslušnému úřadu.

III.5.2. Vypořádání vyjádření k posudku:

Bude provedeno po jejich případném obdržení.

III.6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle §21 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 216/2007 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů na základě dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí, vyjádření příslušných obcí, dotčených správních úřadů a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k záměru

Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 2. stavba

za podmínky realizace opatření navržených ve stanovisku o hodnocení vlivu záměru na životní prostředí, s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních přípravy a realizace záměru a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Fáze přípravy

- V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou

délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím životnímu prostředí šetrných technologií).

- Do plánu organizace výstavby (POV) zpracovat především následující zásady:
 - bude na vnějším ohrazení stavby uveden kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby
 - bude jednoznačně stanoveno, aby obyvatelé nejbližších domů byli v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby
 - budou stanovena povolená množství zásob sypkých hmot s cílem minimalizovat celkové objemy skladovaných sypkých materiálů
 - bude důsledně vyžadováno zabezpečení nákladu automobilů proti úsypům
 - bude stanoven jednoznačný požadavek na očistu vozidel před výjezdem z areálů jednotlivých stavenišť
 - budou vjezdy na staveniště respektive stavební dvory řešeny tak, aby se v maximální míře vyhýbaly obytným objektům
 - budou navrženy přepravní trasy v maximální možné míře mimo stávající obytnou zástavbu
- Součástí prováděcích projektů po výběru zhotovitele stavby a upřesnění navržených přepravních tras a konečných přepravních nároků bude akustická studie pro etapu výstavby, která bude zohledňovat i přepravní nároky v rámci stavby a dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.
- Součástí další projektové přípravy záměru bude dokladování konečného výběru ploch pro recyklační základny včetně dokladování skutečnosti, že jejich provoz hlukově a imisně významně neovlivní případnou nejbližší obytnou zástavbu; v rámci provozu recyklační základny budou uplatněna podle povahy procesu veškerá opatření na omezování tuhých emisí.
- Pro dokumentaci pro stavební povolení zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí akustické studie musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem, že hluk z provozu ze železniční dopravy nepřekročí u chráněných objektů v denní době 55 dB a v noční době 50 dB v $L_{Aeq,T}$, v ochranném pásmu dráhy nesmí hladina akustického tlaku překročit 60 dB ve dne a 55 v noci v $L_{Aeq,T}$, dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- V rámci další projektové přípravy upřesnit volbu materiálu pro výstavbu protihlukových stěn; všude tam, kde to bude možné, preferovat vyloučení čirých materiálů pro minimalizaci rizika střetů s ptáky; rozhodující však vždy musí být funkčnost materiálu pro dosažení plnění požadovaných hygienických limitů.
- Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací dle nařízení vlády dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Ze studie záměru již ve stávající fázi vyplývá nutnost umístění antivibračních rohoží v lokalitě Horní Počernice; tato opatření musí být upřesněna a zpracována do dalšího stupně projektové dokumentace.
- V rámci vypracování podrobné akustické studie konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochranných stěn, tak i pro podchycení všech hygienicky významných objektů, které by v každé výpočtové oblasti měly být řešeny, a to včetně případných rekreačních objektů vybudovaných na základě řádného stavebního povolení.
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace bude protihluková ochrana řešena protihlukovými stěnami situovanými dle návrhu vypracované akustické studie respektive individuálními protihlukovými opatřeními; detailní lokalizace protihlukových stěn bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po detailnějším zaměření trasy a konkretizaci jednotlivých výpočtových oblastí.
- Projekt případných úprav koryt i břehů vodotečí zpracovat ve spolupráci s hydrobiologem tak, aby zůstala zachována nejen kapacita koryta, ale také přirozený charakter toku, což umožní rychlejší obnovu biologické funkce toku a zachování kvality vody v toku.
- V dalších stupních projektové dokumentace prověřit existenci individuálních vodních zdrojů v okolí trati a v kladném případě provést jejich pasportizaci a následně i hydrogeologickým průzkumem

ověřit jejich případné ovlivnění pracemi v rámci modernizace; v případě prokázaného ovlivnění těchto zdrojů v rámci další projektové přípravy budou i konkrétní návrhy všech kompenzačních opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných individuálních vodních zdrojích.

- Před zahájením výstavby pro fázi výstavby i provozu připravit a projednat příslušný dokument pro průchod trati v úseku stavby v zóně havarijního plánování provozovatele Čepro - Mstětice.
- Před zahájením výstavby pro fázi výstavby i provozu vypracovat a projednat s KÚ Středočeského kraje „Plán opatření pro případ závažných havárií v zóně havarijního plánování provozovatele Čepro Mstětice“, který bude zpracován v souladu se zákonem č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky ve znění pozdějších předpisů; v případě vzniku havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
- Před zahájením výstavby vypracovat a schválit „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“ který bude zpracován v souladu se zákonem o vodách a vyhláškou č. 450/2005 Sb.; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
- Pro stavbu vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby) včetně zásady, že při zvýšených stavech vody nebudou prováděny práce v průtočném profilu a bude stanoven způsob preventivního zajištění rozestavěných konstrukcí; do povodňového plánu zakotvit všechny operativní zásahy součinnosti se správcem toku, případně povodňovou službou ČHMÚ jak z hlediska činností při signalizaci nástupu povodňové vlny, tak z hlediska činností při jejím průběhu.
- V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště.
- V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy ve kterém bude upřesněn trvalý zábor ZPF.
- V rámci další projektové přípravy upřesnit rozsah dočasných záborů ZPF.
- Zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce.
- V rámci další projektové přípravy specifikovat rozsah reálných záborů PUPFL na základě přesného zaměření posuzovaného záměru.
- V dalším stupni PD vypracovat návrh na rekultivaci pozemků určených k plnění funkce lesa po době jejich dočasného odnětí či omezení za dodržení pravidel obnovy lesa stanovených pro tyto přírodní lesní oblasti:
 - dodržení cílové druhové skladby v závislosti na hospodářském souboru
 - pokud je to možné, pak preference přirozené obnovy
 - použití ruční přípravy půdy při umělé obnově lesa
 - jamková sadba s nepravidelným sponem
- V rámci další projektové přípravy specifikovat případné zásahy do ochranných pásem pozemků určených pro plnění funkcí lesa; zajistit v další projektové přípravě souhlas vlastníka lesa jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn.
- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
- V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.

- V prováděcích projektech stavby budou upřesněny jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
- V dalších stupních projektové dokumentace zpravovat podrobný dendrologický průzkum a pasportizaci porostů dřevin podél trati s důrazem na podrobné vyhodnocení zejména v úsecích:
 - kolem žst. Praha-Vysočany (včetně),
 - dále v celém úseku pod ulicí Ke Klíčovu severně od areálu ČKD Kolbenova,
 - v celém úseku od odbočky Skály po zámecký park Čertousy
 - mimo hl. město Prahu s důrazem na úseky kolem obce Zeleneč a úseky východně od žst. Mstětice po polohu navržené přeložky trati k Čelákovcům
- Na základě tohoto vyhodnocení a pasportizace důsledně prověřit v kontextu požadavků na ochranu elektrické trakce, zabezpečovacích prvků a dalších přímo zákonem o drahách vyžadovaných ochranných podmínkách potřebu zásahu do každého sadovnický hodnotnějšího jedince stromů v uvedených úsecích s tím, že bude navržena ochrana každého jedince, který při respektování zákonných požadavků ochrany provozu na elektrifikované trati může být zachován. Ve smyslu těchto výstupů a podrobného vyhodnocení jednoznačných požadavků na zásahy do porostů podél trati sumarizovat minimální, jednoznačně zdůvodněný objektivní rozsah zásahů do dřevin, stanovit zásady ochrany konkrétních jedinců či porostních skupin v dosahu stavby a připravit návrhy kompenzační výsadby pro jednání s příslušnými orgány ochrany přírody.
- Zásady a požadavky na konkrétní způsob ochrany jednotlivých stromů či porostních skupin promítnout do prováděcí dokumentace stavby a POV stavby, způsob ochrany dřevin promítnout rovněž do zadávacích podmínek na výběr zhotovitele stavby
- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace v v posledním období před zahájením zemních prací provést doplňující aktualizované zoologické doprůzkumy na jaře a v létě let 2012 až 2014 s cílem precizovat podmínky minimalizace vlivů na faunu zejména pro fázi výstavby.
- V prováděcí projektové dokumentaci volit v rámci rekonstrukce mostních objektů maximálně ekonomicky únosnou délku mostů přes všechny údolní nivy (i redukované) a vodní toky se zakládáním pilířů mimo břehové hrany toků průtočný profil (netýká se Labe), při respektování minimálních parametrů pro křížení biokoridorů s vodními toky, vyplývajících z příslušné metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (2001).
- V dalších stupních projektové dokumentace podrobně rozpracovat všechny principy ochrany toku Labe a přilehlých částí labské nivy tím, že doprava materiálu na staveniště bude preferována po stávající železnici a pro speciální montáže konstrukcí mostu a opravě (obnově) pilířů v průtočném profilu přednostně využít pontonových souprav a vhodných typů soulodí; v zásadě vyloučit dovozy materiálů po místních komunikacích a jejich odvozy s ohledem na nevhodné šířkové parametry i nevyhovující stav konstrukcí těchto komunikací pro nákladní automobily.
- Rozpracovat zejména systém založení pilířů P3 a P4 ve vodotěsných jímkách (nasazené jímky s dvojitou stěnou), systému odvozu stavebních materiálů a hmot, systému instalace nových nosných konstrukcí formou podélného výsunu z montážní plochy vytvořené dočasně rozšířením náspu u koleje č.1 za pravobřežní opěrou mostu a systému ochrany toku Labe před úniky vodám nebezpečných látek (hydraulika posunů, skladování látek apod.) .
- Pro vlastní technické řešení mostu přes Labe (celou fázi výstavby) vypracovat a projednat samostatný havarijní plán a plán protipovodňové ochrany; tyto požadavky promítnout i do zadávacích podmínek do výběrového řízení na zhotovitele stavby (dílčího zhotovitele přemostění toku Labe).
- Protikorozní ochranu konstrukcí mostu přes Labe i jiné toky (případně pískování apod.) důsledně provádět jen za příznivých povětrnostních podmínek za předpokladu důsledné ochrany toku před depozicí aerosolů a úkapů zaplachtování konstrukcí a pracovních plošin /míst/, sorpčními rohožemi, pod ochranou sorbentů a prostřednictvím dalších technologických principů zachycování vodám nebezpečných látek.
- V rámci další projektové dokumentace konkretizovat návrhy na exteriérové pojetí navrhovaných protihlukových stěn s důrazem na kolorované pojetí v přírodních odstínech, s využitím přírodních materiálů a vnějších sadových úprav (včetně možnosti popínavých dřevin) všude tam, kde v rámci

přípravy prostoru pro výstavbu protihlukových stěn nebude možno respektovat stávající keřovou vegetaci podél traťového tělesa.

- V rámci další projektové dokumentace prověřit řešení co nejsubtilnější konstrukce mostního objektu na přeložce silnice II/101 u žst. Mstětice i na úkor délky náspu nového silničního tělesa, řešit začlenění náspu do krajiny vhodnými sadovými úpravami stanovištně odpovídajících druhů keřů a skupin stromů pod patu svahu náspu.
- Nejdéle ve fázi stavebního povolení předložit komplexní projekt sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů stavby, který bude důsledně vycházet z následujících zásad:
 - preference nespojitých keřových výsadeb na tělese trati
 - preference kompaktních výsadeb za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených VKP a podpůrných prvků ÚSES
 - pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni, typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin (preference dubu, lip, habru, javoru, borovice lesní), s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin mokřadních stanovišť, případně krátkověkých dřevin sušších stanovišť, vyloučeno bude použití smrku, modřínu, akátu a exotických druhů dřevin; k tomu bude zajištěna volba stanovištně odpovídajících domácích druhů keřů (preference plodonosných druhů)
- V rámci dalších stupňů projektové přípravy řešit zachování stávající a v územním plánu vyznačená kolmá křížení a souběhy základního systému páteřních a hlavních cyklotras, včetně zapracování jejich průjezdnosti po dobu stavby průjezdnost cyklotras nebo vyznačení náhradních průjezdů (objízdných tras), promítnout do prováděcí dokumentace stavby.

Fáze výstavby

- Zajistit, že před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
- Smluvně zabezpečit, hlavní dodavatel stavby zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek a průběžnou čistotu na všech veřejných komunikacích, dotčených výstavbou záměru; přístupové komunikace na stavenišť budou pravidelně zkrápěny a zametány, a to minimálně 1 x denně.
- Zajistit, že zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; při terénních pracích bude zajištěno, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn .
- Důsledně vyloučit likvidaci kácených dřevin pálením.
- Důsledně zabezpečit, že místa nakládky materiálu na přepravní vozidla budou zpevněná tak, aby nedocházelo k víření prachových částic; obdobně jako přístupové komunikace i manipulační zpevněné plochy budou pravidelně zkrápěny a zametány.
- Pokud bude akustickou studií pro fázi výstavby indikována limitní akustická zátěž pro obytnou zástavbu ze stacionárních zdrojů hluku, řešit protihlukovou ochranu hygienicky chráněných objektů například zřízením mobilní protihlukové stěny s pohltivým povrchem kolem těchto stacionárních zdrojů (recyklační základny apod.).
- Důsledně zajistit, že všechny mechanismy a nákladní automobily budou udržovány v řádném technickém stavu a v čistotě.
- důsledně zabezpečit, že na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy.
- důsledně zabezpečit, že veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v blízkosti vodních toků odváženy.
- důsledně zajistit, že na plochách zařízení stavenišť v blízkosti vodních toků budou stavební mechanismy odstaveny v minimálním počtu; pod stojícími stavebními mechanismy budou

instalovány záchytné plechové nádoby; stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.

- Zajistit, že zařízení staveniště bude vybaveno dostatečným množstvím chemických WC případně bude pro etapu výstavby doložen jiný odpovídající způsob likvidace splaškových vod vznikajících v etapě výstavby.
- Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit usazovací nádrže pro záchyt povrchových vod, popřípadě vybavených odlučovačem ropných látek; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV.
- kaly ze zemních jám s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.
- V rámci organizace výstavby zajistit, že v blízkosti vodních toků nesmí být provozována jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování, dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy (stavební stroje či vozidla), rovněž zde není přípustné jejich parkování.
- Důsledně respektovat zásadu, že všechny mechanismy, které se budou pohybovat na zařízeních stavenišť musí být v dokonalém technickém stavu; nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací.
- Na základě havarijního plánu pro fázi výstavby zajistit, že v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Zabezpečit, že odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie, nádrže stavebních mechanismů budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot.
- Do podmínek stavby pro zhotovitele stavby promítnout a během stavby kontrolovat, že obsluhy vozidel, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- V případě havarijního úniku závadných látek v blízkosti nebo do kanalizačních vpustí zajistit, že budou provedena bezprostřední opatření k zamezení vniknutí do kanalizační sítě (utěsnění poškozeného zařízení, utěsnění kanalizačních vpustí, aplikace sorbentu, sběr použitého sorbentu, uložení sesbíraného produktu do vodotěsných nádob, odstranění ve smyslu povinností dle platného znění zákona o odpadech
- během výstavby i provozu bude zajištěn přístup na zemědělské pozemky (doporučuje se proto zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné pozemky).
- zajistit důkladnou skryvku orníční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou orníci důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- skrytou kulturní vrstvu půdy z trvalých záborů použít po projednání s orgánem ochrany ZPF, vlastníky a nájemci dotčených pozemků pro zúrodnění méně kvalitních zemědělských ploch v blízkém okolí stavby dle zpracovaného a projednaného rozvozevého plánu.
- O činnostech souvisejících se skryvkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy vést protokol – přehledný pracovní deník, v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemín a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF
- v případě deponií půdy určené pro zpětnou rekultivaci dočasných záborů či ohumusování stavby zajistit její vhodné umístění a uložení, včetně zajištění opatření proti možnosti jejímu znehodnocení stavební činností, erozí, zaplevelování a zcizování; deponie řešit mimo VKP a kosterní prvky ekologické stability krajiny.
- minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu záměru.
- lesní porosty a pozemky vyloučit z řešení mezideponií skrývaných zemín.
- Zabezpečit, že dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití

bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.

- Zajistit, že v rámci stavby bude veden o výkopové zemině deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání s vytěženou zeminou postupovat podle § 2 písm. j) zákona č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů (č. 154/2010 Sb. s účinností dne 1.7.2010).
- Průběžně garantovat, že v případě, že při provádění stavebních úprav dojde ke splavení stavebních materiálů či stavebních odpadů do koryta toku, budou tyto neprodleně odtěženy tak, aby ani krátkodobě nedošlo ke změně odtokových poměrů a jakosti vod; každá taková skutečnost, kdy bude nutno zasáhnout do koryta toků, bude oznámena příslušným institucím dle havarijního plánu.
- Zajistit, že nátěrové a izolační nátěrové hmoty budou skladovány mimo obvod stavby a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo a na stavbu bude dodávána pouze jednodenní zásoba.
- Zajistit, že prázdné obaly od nátěrových a izolačních nátěrových hmot budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště.
- Zajistit, že v případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů. Je vhodné zajistit si případnou další sanační službu.
- Ke kolaudačnímu řízení předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.
- Minimalizovat zásahy do vzrostlých porostů dřevin jen v jednoznačně odůvodněném minimálním rozsahu s tím, že může být prováděno výhradě v období vegetačního klidu.
- Důsledně zajistit všechny technické způsoby ochrany kmenů a aktivní kořenové zóny zachovávaných jedinců stromů a porostních skupin.
- Skrývky a přípravu území realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu minimalizace ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu.
- Důsledně monitorovat výskyt invazních druhů rostlin a již v průběhu postupů stavby řešit sanaci případných ohnisek těchto druhů, po ukončení prací zajistit následný dohled a likvidaci případných ohnisek těchto druhů do doby zapojení vegetace.
- Během stavebních prací důsledně zajistit prevenci úniků ropných látek do kolejiště a mimo kolejiště.
- Při stavebních pracích důsledně respektovat okrajové prvky dřevin, nacházející se v kontaktu s plochami pro rozšíření naspů při zdvojkolejnění trati; tedy zabezpečit minimalizaci šíře manipulačních pásů v křížených biokoridorech.
- Vyloučit prostory výrazně podmáčených prostorů z úvah o případné realizaci zařízení staveniště.
- Důsledně minimalizovat manipulační pásy v prostorech kontaktu či kolize se skladebnými prvky ÚSES.
- Důsledně realizovat obnovu šterkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání šterku mimo prostor trati do prostorů skladebných a podpůrných prvků ÚSES.
- Důsledně zajistit, že veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch staveniště v zátopovém území odváženy.
- Důsledně zabezpečit, že mezideponie sypkých stavebních materiálů a zemin budou realizovány v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků.
- Zcela zachovat rybníčky (tůňky) u trati v obci Zeleneč (km16,8). Práce na opravě trati zde provádět mimo dobu tahu obojživelníků (a to jak na jaře tak i po metamorfose) s tím, že bude zúžen manipulační pás s cílem minimalizace přímých zásahů do mokřadních ploch oboustranně kolem trati.
- Důsledně rekultivovat v rámci konečných terénních úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi z důvodu prevence ruderalizace území. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let.
- V prostorech po odstranění účelových komunikací pro výstavbu přednostně rekultivaci zaměřit na osázení dřevinami v druhové skladbě, stanovištně odpovídající podmínkám údolních niv a dotčených lesních porostů.

- prostorech po plochách zařízení staveniště v nivách zajistit rekultivaci zpětným rozprostřením původní svrchní vrstvy zeminy s tím, že budou vytvořeny mírné terénní elevace a deprese z důvodu umožnění vzniku různorodých hydrických podmínek v nivách toků. Z důvodu prevence ruderalizace těchto ploch zajistit smluvně s odborně způsobilým subjektem následnou údržbu těchto ploch po dobu minimálně tří let
- V rámci předběžné ochrany řešit kolem zařízení staveniště oplocení, rovněž u trati krizové úseky zabezpečit podle jednotlivých etap stavby plotem od země do výšky cca 2 m, tak aby se živočichové do prostoru staveniště nemohli dostat.
- V rámci závěrečné rekultivace svahů drážního tělesa lokálně vybudovat kamenné zídky nebo umístit snosy kamenů jako refugium pro plazy (ještěrku obecnou, slepýše)
- Za účelem respektování navrhovaných podmínek ochrany přírody a krajiny pro fázi výstavby ustanovit odborný ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě.
- V případě archeologického nálezu oznámit tuto skutečnost příslušnému památkovému ústavu a zajistit záchranný archeologický výzkum.

Fáze provozu

- Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví
- Zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na drážních pozemcích ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny.
- Zajistit obnovení původních travních porostů podle celé trati.
- V rámci údržby minimalizovat používání herbicidních prostředků, tyto zcela vyloučit v úsecích trati přecházející vodoteče, údolní nivy, kontaktující mokřady, tůň a lokality soustavy Natura 2000
- Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí malých vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES. Udržovat průchodnost prvků ÚSES a VKP při střetu s optimalizovanou tratí.

Podmínky, které vyplynuly z hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

Pro fázi přípravy

- Připravit zásady managementu EVL Písčína u Byšiček již v dalších fázích projektové dokumentace včetně aktualizovaného botanického průzkumu území EVL jako samostatnou kapitolu a projednat s KÚ Středočeského kraje
- Připravit koncept zásahu do porostů dřevin na území EVL Písčína u Byšiček a následně zajistit urychlenou likvidaci určených jedinců a skupin náletových dřevin na území EVL podél trati (nejlépe nejdéle v rámci řízení o stavebním povolení) a to v místech, která budou určena kvalifikovaným botanikem. Likvidace bude provedena do průměru kmene u do 5cm u země vytržením s kořenovým systémem a nad tento průměr výřezem, ručním zatřením řezné plochy herbicidním přípravkem. Likvidace pokácených dřevin bude provedena mimo plochu EVL

Pro fázi výstavby

- Pro fázi výstavby řešit výměnu šterkového lože a železničního svršku pouze na drážním tělese prostřednictvím speciálních strojů bez zásahů do území mimo drážní těleso, s výjimkou výměny patek stožárů trakčního vedení.

- Vyloučit zpevnování stávající souběžné cesty pro účely zařízení staveniště či jiné potřeby v průběhu stavby.
- Při pracích důsledně dodržet zásadu, že likvidace jam po vytažených patkách stožárů bude řešena jen stávajícím výkopkem pro založení nových stožárů bez dovozu nepůvodních zemin.
- V rámci údržby ochranného pásma trati podle projednaného projektu managementu postupně zajistit sukcesní zmlazení formou řízené disturbance terénu a to v té části EVL Píščina u Byšiček, která budou určena na základě kvalifikovaného (aktualizovaného) botanického průzkumu (stanovení prostorů s největším potenciálem podpory přírodního stanoviště 2330).

Pro fázi provozu

- Zajistit monitoring účinnosti řízené disturbance terénu a sledovat případný nárůst třtiny křovištní (jiných invazních druhů) na disturbovaných plochách a v jejich okolí, v případě jejího nárůstu na těchto plochách bude přistoupeno k její mechanické likvidaci. Likvidace musí proběhnout dříve než dojde k vysemenění této expanzivní rostliny.
- Pro fázi provozu vyloučit používání herbicidů při údržbě trati v úseku podél trati kolem EVL a v okolí, nadále tlumit expanzi náletů dřevin

Jihlava, 24. března 2011

ZÁVĚREČNÁ DOLOŽKA

Datum zpracování posudku: 24.03.2011

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

Pověřený zpracovatel posudku

RNDr. Milan Macháček, Za Prachárnou 11, 586 05 Jihlava 5,
RNDr. Milan Macháček - EKOEX JIHLAVA, Žižkova 93, 586 01 Jihlava
Tel.+ fax: 567 308 871 GSM: 603 891 284, e-mail: ekoex@iol.cz
osvědčení MŽP č.j. 6333/246/OPV/93 ze dne 15.4.1993
prodloužení autorizace č.j. 23877/ENV/06 ze dne 7.4.2006
(autorizovaná osoba ke zpracování dokumentací, posudků dle z.č. 100/2001 Sb.)
pověřený zpracovatel posudku

Spolupráce:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice – Rosice nad Labem
RNDr. Tomáš Bajer, Csc. ECO-ENVI-CONSULT Jičín, Sladkovského 111, 586 01 Jičín
tel: 466 260 219, GSM 603 483 099; email: tomas.bajer@wo.cz
autorizace - osvědčení MŽP ČR č.j. 2719/4343/OEP/92/93 ze dne
Prodloužení autorizace č.j. 45657/ENV/06
(autorizovaná osoba ke zpracování dokumentací, posudků dle z.č. 100/2001 Sb.)



Podpis pověřeného zpracovatele posudku:

Autorizace pověřeného zpracovatele:
Doložena v rámci Přílohy č. 4

HLAVNÍ POUŽITÉ PODKLADY

1. Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. Mgr., Michael Pondělíček a kol., Praha, srpen 2010
2. Optimalizace železniční trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany - 2. stavba. Posouzení významnosti vlivů záměru na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších úprav. RNDr. Jiří veselý, Čeperka, červen 2010. Příloha č. 3 dokumentace, citované pod bodem 1.
3. Doplnění Podkladů pro vypracování posudku EIA na stavební záměr „Optimalizace železniční trati Lysá nad Labe, - Praha Vysočany“. Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Praha; Praha, únor 2011
4. Doplněk Posouzení významnosti vlivů záměru na Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti pro záměr „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany – 2.stavba“ dle § 45i zák.č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. RNDr. Jiří Veselý, Čeperka, únor 2011.
5. Vyjádření obce Zeleneč k dokumentaci ze dne 4.10.2010, bez čj.
6. Vyjádření obce Káraný k dokumentaci čj. SK/77//2010/MK ze dne 22.9.2010
7. Přípis městyse Lázně Toušeň ke zveřejnění dokumentace čj. 637//2010 ze dne 4.10.2010 s přílohou
8. Stanovisko Úřadu městyse Zápy k dokumentaci čj. 0000126/2010 ze dne 8.9.2010
9. Vyjádření města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav k dokumentaci čj. 058475/2010/80 ze dne 20.9.2010
10. Stanovisko MČ Praha 14 (usnesení rady MČ ze dne 24.9.2010) čj. ÚMČP14/10/32492/Le ze dne 29.9.2010) k dokumentaci čj.24/2010 ze dne 29.9.2010
11. Vyjádření hlavního města Prahy MHMP 845713/2010 ze dne 11.10.2010 k dokumentaci
12. Vyjádření Středočeského kraje v samostatné působnosti k dokumentaci čj. 147217/2010/KUSK ze dne 29.9.2010
13. Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství k dokumentaci čj. 133529/2010/KUSK, sp.zn. SZ_133529/2010/KUSK ze dne 1.10.2010
14. Komplexní stanovisko České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Praha k dokumentaci čj.: ČIŽP/41/IPP/0917333.002/1/PKJ ze dne 17.9.2010
15. Vyjádření Krajské hygienické stanice Středočeského kraje k dokumentaci čj. 43492-2.5/2010/Nb ze dne 16.9.2010
16. Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy k dokumentaci čj. ÚPL/1416/4613/125990/10 ze dne 29.9.2010
17. Vyjádření Městského úřadu v Lysé nad Labem – odboru životního prostředí k dokumentaci čj. ŽP/43316/10/Pil/158 ze dne 23.9.2010
18. Komplexní vyjádření Městského úřadu v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, odboru životního prostředí k dokumentaci čj. 100/59197/2010 ze dne 15.9.2010
19. Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí k dokumentaci čj. S-MHMP-0719627/2010/1/OOP/VI ze dne 4.10.2010
20. Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod k dokumentaci čj. 3341/740/10 ze dne 30.9..2010
21. Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší k dokumentaci čj. 3823/780/10 ze dne 29.9.2010

22. Vnitřní sdělení ministerstva životního prostředí, odboru odpadů k dokumentaci čj. 5256/720/10 ze dne 13.9.2010
23. Závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru dopravy k přípravné dokumentaci (pro účely územního řízení) čj. MHMP-792491/2010/DOP-O4/Fr ze dne 29.9.2010
24. Chytrý M., Kučera T., Kočí M. (2001, eds.): Katalog biotopů České republiky. AOPK ČR, 2001.

PŘÍLOHOVÁ ČÁST

- Příloha č.1 – Písemná vyjádření veřejnosti, příslušných samosprávných subjektů, dotčených úřadů a dalších subjektů k dokumentaci
- Příloha č. 2 – Doplnění podkladů oznamovatelem
- Příloha č. 3 – Naturové posouzení (Posouzení naturového hodnocení dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění jako podklad pro posudek o hodnocení vlivů na ŽP dle zák. č. 100/2001, ve znění zák. č. 216/2007 Sb. RNDr. Milan Macháček, EKOEX JIHLAVA, únor 2011
- Příloha č. 4 – Doklady o odborné způsobilosti /autorizaci/ a oprávnění pověřeného zpracovatele posudku