

#### Podstata vyjádření Povodí Vltavy, státní podnik ze dne 24. 5. 2011

- požaduje v navazujícím stupni projektové dokumentace předložit veškeré dokumenty týkající se úprav jednotlivých vodních toků, ke kterým Povodí Vltavy vykonává správu.
- vyžaduje splnění podmínek týkajících se problematiky povrchových, podzemních vod a hydrogeologie uvedených v návrhu stanoviska v rámci posudku.
- požaduje navrhnout všechny mostní objekty a propustky na vodních tocích v souladu s ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením“.
- požaduje provést u mostních objektů a jiných staveb, které zasahují svou konstrukcí do průtočných profilů koryt vodních toků a inundačních území hydrotechnické posouzení za účelem volby optimálního prostorového uspořádání tak, aby nedošlo ke zhoršení průtokových poměrů – hladin velkých vod, s návrhem případných vyvolaných eliminačních opatření.
- upozorňuje, že k uvedenému záměru je třeba si vyžádat vyjádření příslušných správců dotčených drobných vodních toků, které nejsou ve správě Povodí Vltavy, státní podnik.
- upozorňuje, že stavba záměru podléhá podle ustanovení § 17 odst.1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“), vydání souhlasu vodoprávního úřadu.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Zpracovatel posudku uvádí, že výše uvedené připomínky jsou uvedeny v podmínkách stanoviska.*

#### Podstata vyjádření MUDr. Daniela Čočka ze dne 6. 6. 2011

- nesouhlasí se záměrem z důvodu nedostatečně řešené problematiky hlukové zátěže i krajinného rázu a navrhované řešení železničního koridoru ve stávající podobě považuje za nepřijatelné.
- požaduje zohlednit v akustickém posouzení rovněž chvilkové rázy při výjezdu či vjezdu vlaku do tunelů, popř. průjezd dvou vlaků současně. Rovněž požaduje zohlednit hluk pocházející z provozu letadel na nedalekém letišti Hosín.
- z hlediska krajinného rázu poukazuje na skutečnost, že nejvíce nepříznivým parametrem byl v průběhu posuzování záměru vyhodnocen právě krajinný ráz v enklávě Dobřejovic, kde je trasa koridoru navrhována na výrazném náspu (jeho výška má být až 16 m).
- konstatuje, že předkládaný záměr by měl představovat kompromis mezi ekonomickou možností státu a vlivy na životní prostředí.
- požaduje zohlednit možnost dodatečné úpravy projektu železničního koridoru (např. upravit průběh trati tak, aby přirozeněji kopírovala stávající terén), upravit poloměr Chotýčanského tunelu a posunout jižní portál o něco východněji a prověřit nutnost i opodstatnění uložení rubaniny z tunelů v jejich meziportálech.

#### Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku:

*Zpracovatel posudku uvádí, že výše uvedené připomínky týkající se prověření akustické situace ve fázi projektových příprav (zohlednění provozovaného letiště Hosín, stejně tak situací jako průjezd dvou vlaků současně, apod.), prověření úpravy výškového vedení i z hlediska optimální vzdálenosti od obce Dobřejovice včetně možnosti uzavření trasy v otevřeném terénu u Dobřejovic do tubusu (rovněž diskutováno na veřejném projednání dne 9. 6. 2011), jsou zohledněny v podmínkách stanoviska.*

### **Stanovisko:**

Na základě dokumentace EIA, posudku, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **„Nemanice I - Ševětín”**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

#### ***Doporučená varianta:***

Záměr byl předložen v jedné variantě. Posouzení vlivu záměru na životní prostředí prokázalo, že navrhovaná varianta je akceptovatelná při splnění níže uvedených podmínek.

#### ***Podmínky souhlasného stanoviska:***

##### **I. Opatření pro fázi přípravy**

###### **Zdraví obyvatel**

- 1) V dokumentaci pro územní řízení specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a také zdrojové a cílové lokality. Tyto přepravní trasy projednat s orgánem ochrany veřejného zdraví a respektovat jeho požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody obyvatelstva. V případě překračování limitních hodnot provést hodnocení zdravotních rizik, navrhnout zmírňující opatření a tento materiál předložit ke schválení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.

###### **Ovzduší**

- 2) V rámci dokumentace pro územní řízení provést detailní posouzení znečištění ovzduší ve fázi výstavby, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Tato vyhodnocení provést nejen podél tras, ale především v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny. Navržené trasy předložit k odsouhlasení dotčeným orgánům státní správy a samosprávy. Celkové vyhodnocení předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví.

###### **Hluk a vibrace**

- 3) Pro dokumentaci k územnímu řízení:

- provést detailní posouzení stavebního hluku, a to v celé délce projektovaného a posuzovaného záměru včetně finálního výběru optimálních odvozových a dovozových tras a jejich detailního vyhodnocení z hlediska případného ovlivnění okolí těchto tras. Vyhodnocení provést nejen podél tras, ale především v místech finálního odběru betonových směsí a ukládání, případně deponování vyrubané horniny. Navržené trasy předložit dotčeným orgánům státní správy a samosprávy ke schválení. Celkové vyhodnocení předložit k odsouhlasení orgánu ochrany veřejného zdraví. Akustickou studii je nutné aktualizovat i v případě, že bude při výstavbě využita mobilní betonárka.
  - provést optimalizaci akustické studie, včetně vyhodnocení stávajícího stavu akustické situace na základě reálně provedených objektivních měření po dobu 24 hodin podél stávajícího vedení železniční tratě a pro výhledový stav bude proveden optimalizovaný návrh protihlukových opatření včetně případného návrhu zvýšené akustické pohltivosti portálů tunelu pro minimalizaci rázového účinku hluku. Měření počáteční akustické situace nechat zpracovat akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly vhodným výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro kontrolu výpočtového modelu.
  - v rámci vypracování podrobné akustické studie konzultovat každou výpočtovou oblast s příslušnými obcemi jak z hlediska koncepce navrhovaných forem protihlukových ochrann, 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. Aktualizovanou akustickou studii dále zpřesnit na základě připomínek obyvatel obce Dobřejovice, tj. zohlednit ve studii možnou hlukovou zátěž z provozu nedalekého letiště Hosín, stejně tak posoudit a eliminovat možné akustické rázy při výjezdu či vjezdu vlaku do tunelů, popř. průjezdu dvou vlaků současně.
- 4) Provéřit možnost prodloužení trasy protihlukové stěny v lokalitě Ševětín z km 22,6 do km 22,9 popř. navrhnout individuální protihluková opatření u objektů č.p. 38, 58, 133, 158, 171, 215, 279, 280, 302 a 360.
- 5) Nejpozději pro dokumentaci ke stavebnímu povolení:
- zpracovat podrobnou akustickou studii pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu optimalizovaných protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí akustické studie musí být konkrétní návrh protihlukových opatření v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
  - zpracovat studii řešící problematiku vlivu vibrací v souladu s nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a provést objektivní měření vibrací v obytných místnostech (jak ve fázi přípravy stavby, tak ve fázi provozu) akreditovaným, resp. autorizovaným subjektem tak, aby tyto naměřené hodnoty byly výchozím údajem pro porovnání stavu před a po výstavbě a navíc, aby je bylo možné využít i pro případný návrh antivibračních opatření.
  - řešit změnu funkčního využití objektů v majetku Českých drah situovaných v bezprostředním okolí železniční trati v jejím ochranném pásmu, kde nelze splnit požadavky nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

### Povrchové vody

- 6) V dalších stupních projektové dokumentace je nutné si vyžádat vyjádření příslušných správců dotčených drobných vodních toků, které nejsou ve správě Povodí Vltavy, státní podnik.
- 7) Požádat v souladu s ustanovením § 17 odst. 1 vodního zákona o vydání souhlasu se záměrem u příslušného vodoprávního úřadu (stavba záměru by mohla ovlivnit vodní poměry v zájmovém území tím, že zasahuje do inundačních území dotčených vodních toků a část záměru stavby se nachází v ochranném pásmu vodních zdrojů).
- 8) Pro dokumentaci k územnímu řízení sjednotit a s možnou součinností orgánu ochrany vod specifikovat přesný rozsah dotčených vodotečí.
- 9) Úpravy vodních toků projednat v rámci vodoprávních řízení s příslušným orgánem státní správy.
- 10) 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.
- 11) V místech křížení železničního koridoru s biokoridory, v tomto případě s vodními toky, musí být v podmostí zachována možnost překonání křížení suchou cestou, tj. bude nezbytné instalovat do těchto míst lávky z přírodních materiálů o šířce alespoň 0,5 m.
- 12) Mostní objekty a propustky na vodních tocích budou navrženy v souladu s ČSN 75 2130 (Křížení a souběhy toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedením). Dále u mostních objektů a jiných staveb, které zasahují svou konstrukcí do průtočných profilů koryt vodních toků a inundačních území, bude provedeno hydrotechnické posouzení za účelem volby optimálního prostorového uspořádání mostu tak, aby nedošlo ke zhoršení průtokových poměrů.
- 13) V souladu s vodním zákonem a vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, vypracovat a nechat schválit „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“. Následně s obsahem plánu prokazatelně seznámit všechny pracovníky stavby. V případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
- 14) Vypracovat a příslušnému orgánu státní správy předložit k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby).
- 15) Veškeré zásahy do vodotečí projednat se správci daných toků.
- 16) Zpřesnit množství odpadních vod z tunelů, a to včetně sezónních vlivů, navrhnout a projednat podmínky úpravy vod při realizaci a v provozu a dořešit odvod vod k zaústění do povrchových vod, včetně případných úprav dotčené vodoteče. U tunelů musí být v rámci realizace záměru provedena úprava vod a to především z hlediska úpravy koncentrace nerozpustných a ropných látek, příp. dalších škodlivin, které připadají při ražbě tunelů v úvahu. Volbu zařízení a výstupní parametry čistícího zařízení specifikovat v rámci další projektové přípravy a na základě jednání s dotčenými orgány státní správy. Mělo by se však jednat o mobilní zařízení, která nebudou využívána v trvalém provozu. U realizovaných tunelů odvádět vodu z ostění konstrukce tunelu, kde nelze reálně předpokládat kontaminaci vod.

- 17) Zvýšenou pozornost z hlediska kvality odpadních vod věnovat odvodu vod z Chotýčanského tunelu směrem k ševětínskému portálu, které budou ústít do rybníka Dubenský.
- 18) Doložit stanoviska správce vodních toků, do kterých bude svedena průsaková a srážková voda.
- 19) Provéřit nezbytnost zásahů do vodních toků z hlediska nároků na dílčí směrové úpravy a na základě tohoto prověření vyloučit, případně minimalizovat směrové úpravy malých vodotečí jen na technicky a bezpečnostně odůvodněný rozsah.
- 20) Provéřit nezbytnost místní úpravy toku Libochovky nad raženým tunelem cca v km 18,66.
- 21) V úseku křížení širší nivy Lučního potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6, prověřit a případně navrhnout delší mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře. U křížení Dobřejovického potoka navrhnout dostatečně kapacitní most i pro přístupovou komunikaci k portálu Chotýčanského tunelu.
- 22) Navrhnout dostatečné kapacitní přemostění levobřežního přítoku Dobřejovického potoka jako významnější migrační trasy, ve vazbě na dostatečný odstup paty svahů tělesa deponie rubaniny od břehové hrany toku.
- 23) V úseku mezi 13,5 až 15,9 km kromě výše uvedeného zabezpečit dostatek drobných propustků (vyloučení propustků trubních) kombinujících překonání ostatních vodotečí s doprovodnou bermou v souladu s příslušnou metodikou AOPK ČR (2001).
- 24) Parametry mostních objektů a propustků, z důvodu prostupnosti liniové stavby pro živočichy, konzultovat s pracovníky AOPK ČR.
- 25) Při úpravě koryt a výstavbě mostů drobných vodních toků nesmí dojít k nepříznivému ovlivnění průtočnosti vodních koryt, případně musí být provedena eliminační opatření k průchodu velkých vod.
- 26) Veškeré odplavitelné látky a stavební suť budou bezprostředně z ploch stavenišť v zátopovém území odváženy.
- 27) Pro dva mostní objekty/propustky, konkrétně se jedná o SO 31-21-03 a SO 37-21-03, kde se jako problém jeví průtok se zahlceným vtokem, získat povolení příslušného vodoprávního úřadu. V případě SO 31-21-03 bude nezbytné provést rekonstrukci propustku a v případě SO 37-21-03 provést prodloužení propustku.
- 28) Při využití mobilní betonárky v rámci výstavby záměru ji zabezpečit tak, aby nedocházelo ke kontaminaci podzemních ani povrchových vod.
- 29) Úprava koryt a výstavba mostů při křížení drobných vodních toků nesmí nepříznivě ovlivnit hydraulickou průtočnost vodních koryt, případně provést eliminační opatření k průchodu velkých vod.

#### Podzemní vody a hydrogeologie

- 30) Předložit pro navrhovanou stavbu podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů v další přípravě záměru.
- 31) V rámci dokumentace pro územní řízení zajistit vyjádření odborného hydrogeologa, neboť zájmová oblast se nachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

- 32) Pro zjištění sezónního kolísání hladiny podzemní vody a zpřesnění výpočtů přítoků do zářezů a do tunelů v předstihu před začátkem stavby zahájit monitoring hladiny podzemních vod na následujících vystrojených vrtech inženýrsko-geologického průzkumu a na vybraných studních zmapovaných v rámci pasportizace vodních zdrojů:
- monitorovací vrty: HJ103, HJ104, HJ109, HJ110, HJ300, HJ308, HJ400, HJ414
  - vybrané zmapované vodní zdroje:
    - studny č. 1, 6, 10 a 11 v Hrdějovicích
    - studna č. 12 v Borku
    - studny č. 13 a 14 v Hosíně
    - studna č. 17 v Dobřejovicích
    - studny č. 18, 19, 20 a 22 v Chotýčanech
    - studny č. 25, 29 a 30 ve Vitíně
- s četností záměrů hladin 1 x měsíčně tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok. Ve sledování hladin pokračovat v průběhu stavby i po jejím dokončení.
- 33) Pro vstupní ověření kvality mělkých podzemních vod a jejich možného ovlivnění při realizaci stavby provést na následujících zdrojích podzemních vod (studna č. 1 a 6 v Hrdějovicích, studna č. 12 v Borku a studna č. 32, 34, 37, 38 a 39 v Ševětíně) vstupní chemický rozbor vody a to následovně: úplný chemický rozbor, NEL, Cl-, As, Be, Cd, Hg, Pb a Ni. Následný monitoring v průběhu stavby provádět v případě havárie.
- 34) Provést pasportizaci povolených individuálních vodních zdrojů potenciálně ohrožených záměrem do vzdálenosti cca 500 m na obě strany od osy plánované železnice ve východní části obce Hrdějovice (cca po Obecní úřad), v západní části Borku po hlavní silnici (ulice Pražská), v chatové oblasti Na Libochově a ve východní části Vitína po hlavní silnici spojující obce Chotýčany a Ševětín.
- 35) V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu navrhnout konkrétní kompenzační opatření za případnou ztrátu vody v potenciálně ovlivnitelných individuálních vodních zdrojích.
- 36) V rámci podrobného hydrogeologického průzkumu provést podrobnější ověření přítoků do stavební jámy při ražení Hosínského tunelu v km 13,20 až 13,25. Dále ověřit mělkými vrty rozsah zvodněných kvarterních sedimentů a samostatně i jejich propustnost a stanovit mělké přípovrchové přítoky do stavební jámy v místech výjezdového portálu Hosínského tunelu. Pro ověření výpočtu přítoku do zářezu a tunelu v místech výjezdového portálu Chotýčanského tunelu ověřit mělkými sondami mocnost kvartéru a místní hydrogeologické poměry.
- 37) Provéřit v rámci posouzení indukovaných účinků stavby, ať již z hlediska životního prostředí či z pohledu geologických, geotechnických, hydrogeologických poměrů, odvod drenážních vod z navrhovaného tunelu ve vazbě na možné snížení hladiny podzemní vody v okolí tunelu a v rámci další přípravy záměru pro minimalizaci rizik souvisejících s ovlivněním režimu podzemních vod preferovat nepropustnou konstrukci tunelového tubusu.

### Půda

- 38) Správce pozemků musí předložit a s dotčenými obcemi projednat návrh na řešení opuštěných částí železniční trati včetně umělých staveb a zařízení.

- 39) V rámci dokumentace pro územní řízení podrobně specifikovat trvalý i dočasný zábor PUPFL a ZPF, včetně přesného vymezení stavbou dotčených pozemků do vzdálenosti 50 m od hranice lesa. Minimalizovat zábory ZPF.
- 40) U dotčených lesních pozemků provést zhodnocení z hlediska dosavadního plnění funkcí lesa (produkční i mimoprodukční) a zjistit, zda nedojde k nevhodnému dělení lesa z hlediska jeho ochrany a k ohrožení sousedních lesních porostů, popř. k narušení sítě lesnicko-technických zařízení.
- 41) Upřesnit zásahy do ochranných pásem PUPFL. V další projektové přípravě zajistit souhlas vlastníka lesa jakož i příslušného orgánu státní správy lesů a respektovat podmínky, kterými může být uvedený souhlas podmíněn.
- 42) Minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků, zejména zajistit minimalizaci plošného rozsahu prací kolem všech portálů tunelů, navrhovaných do lesních porostů. Vzniklá odlesnění kompenzovat ve smyslu kompenzačních opatření.
- 43) Minimalizovat rozsah dočasných záborů lesních pozemků zúžením manipulačních pásů, potřebných pro výstavbu zdvojkolejné trati a s výjimkou případů výstavby mostních objektů v lesích vyloučit umístování zařízení stavenišť v lesních porostech.
- 44) Provéřit možnost převedení nepotřebných drážních pozemků pod původní trati v lesnatých úsecích trati (v km 10,000 na k.ú. Hrdějovice, v km 19,000 na k.ú. Vitín a v km 21,000 – 21,500 na k.ú. Kolný) do PUPFL. Přehled těchto vhodných pozemků by měl být projednán s místně příslušným orgánem státní správy lesů z hlediska jejich přístupnosti a hospodářské využitelnosti v lesním hospodářství.
- 45) PUPFL, dotčené pozemky ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa a lesní dopravní síť s výjimkou bezprostředního okolí staveb příčných objektů a tunelových portálů v rozsahu podle údajů v dokumentaci EIA (str. 32 a 33) nevyužívat k žádným činnostem souvisejícím se záměrem. Na lesních komunikacích i v lesních porostech je vyloučeno umístování skládek materiálu, parkování a poježdění stavební či přepravní techniky. Všechny tyto činnosti spojené s modernizací tratě musí být prováděny pouze z prostoru původního nebo nového drážního tělesa.
- 46) Zachovat kapacitu stávajících účelových komunikací a rozsah existujících příčných objektů umožňujících přístup k sousedícím lesním pozemkům ve stávajícím rozsahu. Tam, kde to nebude možné a dojde k trvalému zneprůjezdnění některé části lesní dopravní sítě, investor stavby na své náklady zajistí realizaci její adekvátní náhrady.
- 47) Plánování tvorby mezideponií či trvalých deponií rubaniny z ražby tunelů v dalších fázích projektové přípravy detailně řešit a konzultovat s AOPK ČR.

#### Horninové prostředí, geologie a zemní práce

- 48) V rámci dokumentace pro územní řízení:
  - prověřit a navrhnout vnitřní územní a prostorovou organizaci deponie rubaniny z tunelů JV od Dobřejovic.
  - zajistit důslednou ochranu všech úseků toků s doprovodnými porosty dřevin, procházející navrhovaným územím pro deponii (dostatečná vzdálenost paty násypů od břehové hrany toků).
  - navrhnout zrušení přeložky silnice II/146 a ponechání stávající silnice ve stávající stopě včetně doprovodného porostu a pro část deponie využít plochu mezi lesem a silnicí západně od této silnice.
  - vyloučit z území pro deponii rubaniny následující enklávy:

- prostor mezi levobřežním přítokem Dobřejovického potoka od rybníka a přítokem od silnice II/146 zleva.
  - prostor západně od remízku u silnice II/146 a severně od koridoru trati.
  - prostor mezi pravým břehem Dobřejovického potoka, jižním okrajem lesa kolem km 15,9 a pravobřežním přítokem Dobřejovického potoka od rybníka.
- ověřit strukturně geologické a hydrogeologické poměry v lokalitě Orty pro ražbu tunelu a odvodnění horního díla. Geologické práce s ohledem na zimoviště netopýrů provádět mimo zimní období.

49) Provéřit možnost ukládání přebytku výkopových hmot v oblasti Mydlovarska.

### Flóra

- 50) Zajistit podrobný floristický průzkum zejména v prostorech dotčených skladebných prvků ÚSES po podrobném zaměření šířkových parametrů modernizované trati. Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi ochránářsky významných druhů rostlin pro stavební povolení koridoru ve výsledné doporučené variantě průchodnosti územím.
- 51) Provést zaměření porostů dřevin a navrhnout minimální kácení v ose trasy jen v rozsahu minimálního manipulačního pásu, zejména v prostorech překonávání prvků ÚSES, doprovodného porostu toků a komunikací (po podrobném zaměření výsledné trasy průchodnosti územím). Následně doložit jen jednoznačně nezbytně nutný rozsah kácení v rámci modernizace koridoru.
- 52) Veškerá zařízení staveniště navrhnout a realizovat s ohledem na lokalizaci mimolesních porostů dřevin.
- 53) Provéřit nutnost úprav porostů podél přístupových účelových komunikací k zařízení staveniště s tím, že přednostně bude zajištěna ochrana okrajů lesních porostů podél těchto cest a využití stávajících lesních cest a průseků pro příjezd k manipulačním plochám.
- 54) Projednaný minimalizovaný rozsah odlesnění řešit postupně a výhradně v obdobích vegetačního klidu na základě přesného zaměření rozsahu odlesnění v terénu.
- 55) Rozpracovat návrh vegetačních úprav, který bude respektovat floristické poměry daného území.
- 56) Předložit komplexní projekt sadových úprav a náhradního zalesnění ve vazbě na začlenění do krajiny, 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 stanovištěně odpovídajících domácích druhů keřů (preference plodonosných druhů).



- 57) Minimalizovat plošný rozsah prací v předpolí vstupního portálu Hosínského tunelu a Chotýčanského tunelu, vlastní odlesnění minimalizovat na míru danou bezpečnostními předpisy pro stabilizaci portálu, jeho vstupního zářezu a stabilizaci nadloží tunelu.
- 58) V dotčených lesních porostech lesního komplexu u Dobřejovic jižně od vstupního portálu Chotýčanského tunelu a v dotčených lesních porostech komplexu Orty jižně od vstupního portálu Hosínského tunelu přednostně řešit změnu platného lesního hospodářského plánu (dále jen „LHP“) ve smyslu postupné realizace stabilizačních opatření v okolních porostech (např. závory, rozluky atp.).
- 59) Pro úseky trasy mezi km 13,6 až 14,2 prověřit oddálení osy trati tak, aby nedošlo k zásahu do lesního okraje z důvodu prevence ohrožení stability lesních porostů východního okraje lesního komplexu Bory.
- 60) Předložit kompenzační opatření za trvalý zábor PUPFL. V rámci kompenzačních opatření preferovat především využití prostorů navrhovaných skladebných prvků ÚSES, především v ekologicky oslabených krajinných prostorech, případně i opuštěných částí trati (pokud bude trať v úseku Hluboká – Zámostí – Vitín rušena). Konzultovat toto potenciální využití především s orgány ochrany přírody.
- 61) Trasy případných provizorních přemostění pro účely přístupu na zařízení staveniště důsledně umisťovat do proluk v břehových a doprovodných porostech.
- 62) Navrhnout a projednat realizaci pásu dřevin v poloze severní hranice navrhované deponie rubaniny u obce Dobřejovice, který by byl realizován ještě v předstihu před využitím navrhované plochy pro tuto deponii.
- 63) Pro výstupní portál Hosínského tunelu v luční enklávě jižně od Dobřejovic zajistit skupinovou výsadbu dřevin kolem polohy zářezových svahů portálu a zajistit důslednou rekultivaci zářezových svahů hydroosevem či jiným technickým způsobem účinného zatravnění. Ve fázi projektových příprav dořešit v určující pohledové ose od Dobřejovic výsadbu vegetačního doprovodu podél silnice od Hosína.

#### Fauna

- 64) V případě zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů zažádat o výjimku ze zákazů dle ustanovení § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a umožnit záchranný přenos zvláště chráněných druhů živočichů.
- 65) Zajistit podrobný zoologický průzkum zejména v prostorech dotčených skladebných prvků ÚSES s důrazem na nivy toků a průchod lesními porosty, a to po podrobném zaměření šířkových parametrů modernizované trati. Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení koridoru.
- 66) Do zásad organizace výstavby záměru jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů.
- 67) V úseku křížení širší nivy Lučního potoka kolem km 13,6 a úzké nivy Dobřejovického potoka kolem km 15,6 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit a případně navrhnout delší mostní objekty charakteru estakády, minimálně charakteru dvou a vícepólových mostních objektů se světlou šířkou (délkou) minimálně 15 m, s cílem zajistit maximální propustnost koridoru trati i pro větší druhy zvěře.

### Ekosystémy (včetně ÚSES a VKP) a krajina

- 68) Dořešit problematiku tvorby mezideponií a trvalých deponií rubaniny z ražených tunelů v jejich meziportáli, tedy v enklávě Dobřejovic. Návrh průběžně konzultovat s pracovníky AOPK ČR.
- 69) Provéřit:
- technické možnosti úpravy vedení trasy železničního tělesa v enklávě Dobřejovic, a to jak z hlediska výškového vedení, tak z hlediska optimální vzdálenosti od obce Dobřejovice.
  - možnost dodatečné úpravy projektu železničního koridoru z hlediska možné úpravy poloměru Chotýčanského tunelu a posunutí jeho jižního portálu východním směrem dále od obce Dobřejovice.
  - možnost snížení vedení trasy železničního tělesa v enklávě Dobřejovic a možnost snížení výšky násypových těles v oblasti meziportáli.
  - nutnost a doložit případné opodstatnění uložení rubaniny z tunelů (Chotýčanský a Hosínský) v jejich meziportáli. Rozsah případné deponie minimalizovat.
  - možnost uzavření železničního koridoru v otevřeném terénu u Dobřejovic do tubusu.
- 70) V rámci dokumentace pro územní řízení:
- spolupracovat při návrhu finálního řešení vedení trati v oblasti Dobřejovic, v úseku mezi novým Hosínským a Chotýčanským tunelem, s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura. V součinnosti s tímto architektem navrhnout takové řešení vedení trati a krajinářské úpravy, aby bylo ovlivnění krajinného rázu a změna pohledového horizontu co nejmenší.
  - prověřit nutnost uložení deponie výkopových hmot v oblasti obce Dobřejovice.
  - prověřit i jiné možnosti uložení přebytečné výkopové zeminy. V součinnosti s autorizovaným architektem s autorizací se všeobecnou působností nebo s autorizací v oboru krajinářská architektura najít takové řešení uložení přebytečné výkopové hmoty, kterým by byla hodnota krajinného rázu co nejméně narušena. Při hledání řešení uložení výkopové zeminy upřednostnit krajinářské hledisko před hlediskem ekonomickým.
  - v součinnosti s příslušným orgánem ochrany přírody upřesnit a specifikovat všechny dotčené prvky ÚSES a přijmout dostatečná opatření k jejich ochraně.
- 71) Pro minimalizaci kolize záměru s přírodními prvky v dalším stupni projektové dokumentace:
- projednat posun osy NRBK 32064 lesního v km 16,05 v rámci územně plánovací dokumentace pro trasu koridoru severněji a výše po svahu nad čelo tunelu včetně konzultace ohledně dopadu změny cílového stavu dřevin v lesnických dokumentech (lesní hospodářské plány, případně lesní hospodářské osnovy).
  - zajistit funkčnost RBK 22108 Hrdějovický podle toku Čertík uplatněním dvoupólového mostu přes upravený tok s dostatečnou výškou nad tokem s tím, že bude řešen inundační prostor se suchou bermou v podmostí.