

Praha dne 3. února 2021
Č. j.: MZP/2020/710/4328
Vyřizuje: Ing. Pišová
Tel.: 267 122 473
E-mail: Petra.Pisova@mzp.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ ZMĚN ZÁMĚRU

kteřé by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 6 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 (dále jen „zákon“) ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) vydanému dle § 10 odst. 1 zákona dne 16. 1. 2013 pod č. j. 101466/ENV/12 (dále také jen „stanovisko EIA“)

Výroková část:

Záměr předkládaný v navazujícím řízení

Název záměru: Modernizace trati Praha – Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)

Kapacita (rozsah) záměru: Stavba je navržena jako komplexní přestavba trati, jejíž součástí je i celková modernizace všech technologických zařízení.

Stávající jednokolejná trať bude zdvoukolejněna a elektrifikována stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV DC, výhledově střídavou 25 kV AC. Navržené úpravy umožní zvýšení rychlosti ve vybraných úsecích do max. 160 km/h.

Bližší specifikace stavby je uvedena v níže uvedeném oznámení o zahájení ze dne 29. 9. 2020 pod č. j. OV/193/18-12/Čk.

Navazující řízení: Řízení o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby (oznámení o zahájení řízení ze dne 29. 9. 2020 pod č. j. OV/193/18-12/Čk).

Stanovisko EIA

Název záměru: Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno

Kapacita (rozsah) záměru: Celková modernizace trati, která umožní zvýšení traťové rychlosti na 120 km/hod (místy i 145 km/hod, s lokálními vynucenými výjimkami 60, 80, resp. 100 km/hod), spočívající v novém řešení železniční trati (částečně v nové stopě, včetně zdvoukolejnění a elektrifikace), mostních objektů, železničních stanic, nástupišť, přejezdů, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, zařízení trakčního vedení, včetně nové trakční měnirny, zařízení energetiky a nezbytných vyvolaných přeložek komunikací a inženýrských sítí.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Elektronický podpis
Mgr. Evžen Doležal
Ministerstvo životního prostředí
03.02.2021 11.25

1- J. d. Doležal

Záměr začíná v km 12,052 (navazuje na staničení I. etapy projektu) a končí v km 4,000 (staničení trati Kladno – Kralupy nad Vltavou), resp. v km 31,755 průběžného staničení. Celková délka modernizované trati včetně přeložek činí 19,703 km (celková délka významných přeložek činí 6,660 km), v nezbytném rozsahu jsou upravována napojení na návazné traťové úseky (ve směru Praha Zličín, Rudná u Prahy, Středokluky, Chomutov a Kralupy nad Vltavou). Záměr obsahuje návrh čtyř železničních stanic – Hostivice, Jeneč, Kladno a Kladno město a pěti zastávek – Hostivice Jeneček, Pavlov, Malé Přítočno, Pletený Újezd a Kladno Ostrovec. Zastávky Hostivice Jeneček a Pletený Újezd jsou navrženy nově, zastávka Malé Přítočno je navržena v jiné poloze náhradou za rušenou stanicí Unhošť.

Rozsah výhledové dopravy (průměrných rychlostí) v nejzatíženějších profilech:

Úsek železniční trati	Typ vlaku*	Rychlosti vlaků [km/hod]	
		Stávající stav	Výhledový stav
Ruzyně – Hostivice	Os	50	70
	Sp	60	-
	NV	40	40
Hostivice – Jeneček	Os	60	40
	Os REGIO	40	40
	Sp	60	60
	NV	30	40
Jeneček – Kladno	Os	50	60
	Sp	70	90
	NV	40	50
Kladno – Ostrovec	Os	40	50
	Os REGIO	40	50
	Sp	40	-

(* NV - nákladní vlak; Os - osobní vlak; Os REGIO - osobní regionální vlak; Sp - spěšný vlak)

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA):

9.2. (Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu

Umístění záměru:

- kraj: hlavní město Praha a Středočeský kraj
 obce: městská část Praha 6, Červený Újezd, Dolany, Hostivice, Jeneč, Kladno, Malé Přítočno, Pavlov, Pletený Újezd, Velké Přítočno
 k. ú.: Ruzyně, Hostivice, Litovice, Jeneč u Prahy, Červený Újezd, Pavlov u Unhoště, Dolany u Kladna, Malé Přítočno, Unhošť, Velké Přítočno, Pletený Újezd, Kročehlavy, Kladno,

Rozdělov

**Obchodní firma
oznamovatele:** Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

IČ oznamovatele: 709 94 234

**Sídlo (bydliště)
oznamovatele:** Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město

**Příslušný úřad, který
stanovisko EIA vydal:** Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované prevence

**Datum vydání
stanoviska EIA:** 16. 1. 2013

**Číslo jednací
stanoviska EIA:** 101466/ENV/12

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 9a odst. 6 zákona

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

Odůvodnění:

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“), obdrželo dne 6. 12. 2017 od Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (nyní Správa železnic, státní organizace), jakožto oznamovatele záměru, žádost o vydání závazného stanoviska k ověření změn záměru „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo – Kladno (mimo))“ ve smyslu ustanovení § 9a odst. 6 zákona ve vztahu ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně – Kladno“ na životní prostředí č. j. 101466/ENV/12 ze dne 16. 1. 2013. Žádost byla doplněna (aktualizována) dne 16. 10., 27. 10., 17. 12. 2020 a 22. 1. 2021.

K žádosti byly předloženy následující podklady:

- Dokumentace pro územní rozhodnutí (METROPROJEKT Praha a.s., 4/2020) (průvodní a technická zpráva)
- Popis změn aktuálního technického řešení (METROPROJEKT Praha a.s., 6/2020)
- Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., 8/2016)
- Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., 10/2019)

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

- Vliv stavby na životní prostředí (RNDr. Tomáš Bajer a kol., 4/2020)
- Souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje č. j. KHSSC 03334/2017
- Souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje č. j. KHSSC 21521/2019

MŽP se v souladu s § 9a odst. 6 zákona na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona, zda je žádost úplná, a zda by uváděné změny mohly znamenat významné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví, a tedy zda je nutno změny podrobit postupu dle § 4 odst. 1 písm. g) zákona ve vazbě na § 9a odst. 6 zákona či nikoli.

Náležitosti žádosti dle § 9a odst. 6 zákona

1. Dokumentace pro příslušné navazující řízení – *spolu se žádostí byla předložena Dokumentace pro územní rozhodnutí (METROPROJEKT Praha a.s., 4/2020) (přívodní a technická zpráva).*
2. Úplný popis změn – *v rámci žádosti o vydání závazného stanoviska k ověření změn je přiložen popis změn záměru.*

Další požadavky dle § 9a odst. 6 zákona

tj. předložení žádosti vč. všech příloh nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení – *dne 6. 12. 2017 byla na MŽP doručena žádost o závazné stanovisko dle § 9a odst. 6 zákona. Datum podání žádosti o navazující řízení k záměru „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ a informace o průběhu tohoto řízení vyplývají z předloženého oznámení o zahájení navazujícího řízení Magistrátu města Kladna, odboru výstavby, č. j. OV/193/18-12/Čk ze dne 29. 9. 2020. Dle citovaného oznámení o zahájení řízení byla žádost o vydání územního rozhodnutí o umístění stavby podána dne 6. 12. 2017. Požadavek byl splněn.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že žádost o vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 zákona splňuje všechny zákonné náležitosti. Aby se MŽP mohlo doručnou žádostí zabývat, bylo rovněž nezbytné ověřit, zda stanovisko EIA vydané dne 16. 1. 2013, je ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné a zda bylo souhlasně ověřeno dle zákona č. 39/2015 Sb. Souhlasné závazné stanovisko podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. bylo k předmětnému stanovisku EIA vydáno dne 21. 6. 2016 pod č. j. 17048/ENV/16. Předmětné stanovisko EIA bylo vydáno dne 16. 1. 2013 a jeho platnost je 7 let (dle článku II bodu 6 (přechodná ustanovení) zákona č. 326/2017 Sb.). Stanovisko EIA bylo podle tohoto přechodného ustanovení platné do 16. 1. 2020, nepožádá-li oznamovatel o prodloužení jeho platnosti. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska dle § 9a odst. 4 zákona byla na MŽP doručena dne 8. 1. 2020, tedy ještě v době platnosti stanoviska EIA. Podle tohoto ustanovení se má za to, že platnost stanoviska EIA neuplyne, dokud není žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vyřízena. Ke dni vydání tohoto závazného stanoviska nebyla žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vyřízena, a stanovisko je proto podle § 9a odst. 4 zákona platné.

MŽP po prostudování obdržených podkladů dospělo k závěru, že záměr v rozsahu předmětu navazujícího řízení nedoznal změn realizace záměru, které by mohly mít významný negativní

vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. S ohledem na tuto skutečnost je v souladu s § 9a odst. 6 zákona vydáno toto souhlasné závazné stanovisko.

Souhrnná charakteristika změn záměru a jejich předpokládaných vlivů na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Na základě žádosti oznamovatele vydalo MŽP vyjádření č. j. MZP/2017/710/1093 ze dne 16. 7. 2018 ve smyslu § 23 odst. 3 zákona k níže uvedeným změnám záměru č. 1 až 33 ve kterém konstatovalo, že uvedené změny záměru nejsou významnou změnou posouzeného záměru z hlediska zákona a nepodléhají posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování ve vyjádření uvedených parametrů a činností.

Popis změn projektu

- 1. Zrušený přejezd v žst Hostivice, ev. km 14,463.** V dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) byl navržen 5-kolejný železniční přejezd. Vzhledem ke změně kolejového uspořádání a možnému nahrazení přejezdu objízdnou trasou není přejezd v aktuální dokumentaci navržen.

V souvislosti se zrušením přejezdu bude rekonstruována Nádražní ul. a část ul. K Višňovce v celkové délce 430 m, šířka komunikace bude standardně 6,5 m, v místech napojení na stávající stav bude šíře vozovky patřičně upravena. Doplněno je propojení Nádražní ulice a okružní křižovatky na sjezdu z D6. Délka nové vozovky je 82 m, šíře 9,1 m. Přístup do lokality severně od ŽST Hostivice bude umožněn sjezdem z R6, nebo ulicí K Dálnici.

Nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Změny týkající se komunikací svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu a rovněž se nejedná se o takové změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 2. P+R Hostivice, km 14,65 – 14,95.** Na základě systémových požadavků bylo zapotřebí navýšit počet parkovacích stání (dále jen „PS“) ve funkci P+R v blízkosti žst. Hostivice. Vzhledem k tomu byla navržena na uvolněných drážních pozemcích parkoviště P+R: Hostivice sever (209 PS, 5 285 m²) a Hostivice jih (191 PS, 4 072 m²). Z důvodu dodržení max. povoleného odtoku z ploch jsou v rámci parkovišť P+R a zpevněných ploch žst. Hostivice navrženy retenční bloky o celkovém objemu 540 m³, ve kterých bude dešťová voda zdržována. Celkem jsou bloky navrženy ve třech místech dle dispozice parkoviště. Odtok bude vždy regulován vírovými ventily osazenými v šachtách u retenčních bloků. Regulovaný odtok bude vypouštěn do dešťové kanalizace TS Hostivice. Součástí P+R je návrh oplocení a provozní objekt P+R umístěný v blízkosti vjezdové brány P+R Hostivice sever.

V rámci této změny vznikne 400 nových PS. Nová PS samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Z podkladů, které jsou součástí aktuální dokumentace (Vliv stavby na životní prostředí, RNDr. Tomáš Bajer a kol., 4/2020) vyplývá, že realizace záměru s uvedenými změnami nepředstavuje pro obyvatele negativní změnu oproti původnímu záměru posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 3. Zpevněné plochy žst. Hostivice, km 14,95 – 15,10.** V dokumentaci EIA byly navrženy možné výhledové úpravy komunikací v prostoru přednádraží žst. Hostivice, autobusová zastávka, smyčka a parkoviště o celkové kapacitě 20 PS. Tyto úpravy nebyly součástí

projektu modernizace tratě, s jejich realizací se uvažovalo v samostatné investiční akci. V aktuální dokumentaci byl návrh úprav přednádraží začleněn do dokumentace modernizace trati. Rozsah úprav zůstal stejný, byla však navýšena kapacita parkoviště na 61 PS. Tento návrh nebyl posuzovanou součástí záměru. Zpevněná plocha samotného parkoviště u technologické budovy je 1 200 m².

V rámci této změny vznikne 61 nových PS. Viz vypořádání ke změně č. 2. Úpravy komunikací a smyčka samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu a nejedná se o takové změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 4. Nástupiště žst. Hostivice, km 14,999.** Na základě aktualizace požadavků na provoz vlaků (linkového vedení a počtu spojů) byly v dokumentaci definovány aktuální požadavky dopravní technologie na kolejové řešení žst. Hostivice a počet nástupních hran. Navíc jednou z podmínek zadání bylo navrhnout železniční stanici s takovými parametry, aby kapacitně vyhovovala budoucímu možnému doplnění propojení odb. Jeneček – Letiště Václava Havla (takzvaný průjezdný model letiště, varianta P dle „Aktualizace studie proveditelnosti 2015, Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, dále jen „ASP“). Konkrétně je aktuálně ve stanici navrženo 6 dopravních kolejí, které jsou pro odbavení cestujících vybaveny jedním vnějším a dvěma ostrovními nástupišti. V dokumentaci EIA bylo kolejové řešení v žst. Hostivice, oproti aktuálnímu stavu, řešeno odlišně. Ve stanici bylo navrženo 7 dopravních kolejí, jedno vnější nástupiště a jedno ostrovní. Při porovnání obou navržených řešení je zřejmé, že v aktuálním návrhu je kolejiště redukováno oproti návrhu z dokumentace EIA, a to i přes skutečnost, že počet nástupních hran je v aktuálním návrhu vyšší než v návrhu z dokumentace EIA.

Změna je vyvolaná aktuálními požadavky dopravní technologie na kolejové řešení žst. Hostivice a počet nástupních hran. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 5. Podchod žst. Hostivice, km 14,999.** Podchod žst. Hostivice včetně přístupů byl upraven, resp. prodloužen. Podchod zajišťuje přístup na dvě ostrovní nástupišti a zároveň propojuje oblasti nacházející se jižně (výpravní budova a přednádraží) a severně (P+R sever) od kolejiště – umožňuje přímé napojení do oblasti Višňovky.

Změna vyvolaná změnou č. 1 a 2 a podmínkou č. 14 stanoviska EIA. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 6. Technologická budova žst. Hostivice, km 15,1.** Nově je technologická budova v železniční stanici Hostivice situována na jihozápadním okraji železniční stanice mezi obratištěm autobusů a kolejištěm. Jedná se o novostavbu, která bude sloužit pro umístění technologie a jako zázemí pro pracovníky. Jedná se o změnu oproti dokumentaci EIA, kdy byla budova umístěna východně od výpravní budovy.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 7. Kolejové uspořádání žst. Hostivice a navazujícího úseku Hostivice – Hostivice Jeneček, km 14,5 – 16,4.** Na základě aktualizovaných požadavků dopravní technologie byl upraven návrh kolejového uspořádání v žst. Hostivice a v přilehlém traťovém úseku směrem na Kladno. Nejzásadnějšími změnami je změna počtu nástupišti v žst. Hostivice (popsána v bodě č. 4) a tříkolejný traťový úsek Hostivice – Hostivice-Jeneček. Tento tříkolejný úsek je v aktuální dokumentaci tvořen souběhem stávající jednokolejné tratě

č. 122 Praha - Hostivice – Rudná s modernizovanou dvoukolejnou tratí č. 120 Praha – Rakovník ve směru na Jeneč, resp. Kladno. V původní dokumentaci EIA byl úsek Hostivice – Hostivice – Jeneček tvořen jen traťovými kolejemi tratě č. 120 Praha – (Kladno) Rakovník. Trať č. 122 Praha – Hostivice – Rudná odbočovala z tratě č. 120 Praha – (Kladno) Rakovník směrem na Rudnou až za zastávkou Hostivice – Jeneček. Z hlediska intenzity železničního provozu je nejkritičtější profilem na celém řešeném rameni Praha - Kladno úsek Hostivice – Jeneč. V dokumentaci EIA byla uvažována intenzita provozu v tomto úseku 152 vlaků/24 hod. V aktuální dokumentaci je intenzita dopravy v úseku Hostivice – Jeneč 204 vlaků/24 hod. Hluková studie ve výpočtu zohlednila aktuální, výše uvedené intenzity dopravy, tzn. vyšší intenzity, než byly použity v dokumentaci EIA.

Byla provedena aktualizovaná hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., 8/2016), která reflektuje navýšení intenzit dopravy. Součástí podkladů je i souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje ze dne 20. 2. 2017, jehož podkladem byla výše uvedená akustická studie. Tato změna samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Do aktuální dokumentace byla trať zařazena na základě podmínky č. 12 stanoviska EIA. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

8. Zrušení přejezdu/přechodu v místě křížení ulice Nad Jenečkem, km 16,07.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti jsou v návrhu eliminována úroňová křížení, která jsou nahrazována objízdou trasou nebo mimoúroňovým křížením. V dokumentaci EIA byl navržen úroňový přechod pro chodce. V aktuální dokumentaci není navržen, přístup do území nacházejícího se severně od železniční trati je řešen pomocí přejezdu v ev. km 16,197 a navazujícími komunikacemi a dále propustkem v km 15,81, který je navržen jako průchozí, viz změna č. 9.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

9. Průchozí propustek, km 15,810. Na základě podmínky číslo 14 stanoviska EIA byl propustek navržen v průchozím profilu. Dle dokumentace EIA byl propustek navržen v km 15,348, v současné době navržen v km 15,810.

Změna vyvolaná podmínkou č. 14 stanoviska EIA. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

10. Posun zastávky Hostivice-Jeneček, km 16,45. Redukce zastávky Hostivice-Jeneček na jedno vnější nástupiště délky 90 m. Zastávka měla původně dvě nástupiště délky 170 m. Zastávka je umístěna přibližně ve stejné poloze jako v dokumentaci EIA v km 16,450.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

11. Propojení Litovice (odb. Jeneček) – Jeneč, km 17,4. Tato změna je do aktuální dokumentace zapracována na základě podmínky č. 12 stanoviska EIA. Jedná se o znovuobnovení dnes nepoužívaného železničního propojení v délce 855 m. Díky této úpravě bude umožněna bezúvratová přímá jízda v relaci Rudná u Prahy – Jeneč – Kladno, kdy odpadne zastávka do stanice Hostivice.

Viz vypořádání ke změně č. 7.

12. Nástupiště a podchod žst. Jeneč, 18,442. Úprava kolejového uspořádání, počtu nástupišť a přístup do podchodu v žst. Jeneč. V dokumentaci EIA bylo navrženo ostrovní nástupiště a vnější nástupiště, celkem tak byly ve stanici navrženy 3 nástupní hrany. V aktuální dokumentaci je navrženo jedno ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami. Na základě podmínky č. 14 stanoviska EIA byl upraven podchod, který zpřístupňuje ostrovní nástupiště a propojuje území nacházející se jižně a severně od kolejí žst. Jeneč. Kolejové samostatné je v principu beze změn. Ve stanici jsou zachovány 3 dopravní koleje. Dílčí změny jsou provedeny v uspořádání kolejového rozvětvení v obou zhlaví stanice.

Změna podchodu je vyvolána podmínkou č. 14 stanoviska EIA. Úpravou počtu nástupišť se nezvyšuje intenzita dopravy. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

13. P+R Jeneč, km 18,500-18,700. Nová PS ve funkci P+R u žst. Jeneč s kapacitou 217 PS (6 318 m²). Z důvodu dodržení max. povoleného odtoku z ploch jsou v rámci parkoviště P+R a zpevněných ploch žst. Jeneč navrženy 2 retenční nádrže o celkovém objemu 140 m³, v kterých bude dešťová voda zdržována. Odtok bude vždy regulován vírovým ventilem osazeným v šachtách u retenčních nádrží. Součástí P+R je návrh oplocení a provozní objekt P+R umístěný v blízkosti vjezdové brány.

V rámci této změny vznikne 217 nových PS. Nová PS se nachází mimo obytnou zástavbu. Dále viz vypořádání ke změně č. 2.

14. Zpevněné plochy žst. Jeneč, km 18,6. Nová PS ve funkci P+R u žst. Jeneč s kapacitou 41 (na druhé straně trati – změna č. 13). Součástí parkoviště P+R je i zastávka autobusu. Parkoviště je navrženo tak, že umožňuje průjezd autobusu bez nutnosti zřízení samostatného obratiště. Celková zpevněná plocha komunikací v prostoru P+R jih v přednádraží je 1 900 m². Přilehlá Lidická ulice a polní cesta budou upraveny v ploše cca 675 m².

V dokumentaci EIA byly navrženy úpravy komunikací v prostoru přednádraží žst. Jeneč, autobusová zastávka, smyčka a parkoviště o celkové kapacitě 56 PS. Tento návrh nebyl ovšem posuzovanou součástí dokumentace EIA (jako průkaz možné výhledové koordinace stavby parkoviště P+R se stavbou modernizace trati). V rámci této změny vznikne 41 nových PS. Viz vypořádání ke změně č. 13. Co se týče úpravy komunikací, nejedná se o takové změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

15. Přeložka komunikace v Jenči, km 18,4 – 19,0. Přeložka byla navržena jako náhrada rušeného přejezdu Lidické ulice v ev. km 24,659, který je dnes využíván nákladními vozy jedoucími v relaci D6 - skladové areály (Hödlmayr) nacházející se severně od obce. V rámci návrhu nového vlečkového kolejíště v areálu Hödlmayr je uvolněn koridor napojení jižního vlečkového kolejíště a zároveň koridor původní tratě, která je nově vedena podél severního okraje areálu Hödlmayr. Navržená přeložka komunikace využívá těchto uvolněných drážních pozemků. Komunikace je navržena v kategorii MS 8,0/30 se základní šířkou zpevněné části vozovky 7,0 m. Celková délka nové komunikace je 666 m. Komunikace se odpojuje z Lidické ulice v prostoru vjezdu do areálu Hödlmayr, vede západním směrem v ose stávající dráhy a po překonání zářezu komunikace II/201 se stáčí na jih k okružní křižovatce na komunikaci II/201 kde se napojuje na již realizovaný výjezd z okružní křižovatky.

Navrhovaná přeložka samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se ani o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 16. Vlečkové kolejiště Hödlmayr, km 17,8 – 18,7.** Součástí předložených změn je návrh úprav vlečkového kolejiště areálu Hödlmayr. Ve stávajícím stavu je areál napojen na dvě samostatné vlečky – severní a jižní. Jižní vlečka bude ve stavbě modernizace kompletně snesena. Severní bude upravena a rozšířena tak, aby z hlediska obsluhy areálu Hödlmayr železniční dopravou, nedošlo ke snížení kapacity vlečky. V dokumentaci EIA byla jižní vlečka snesena stejně jako v aktuální dokumentaci. Severní vlečka byla v dokumentaci EIA pouze napojena na nově navržené kolejiště žst. Jeneč. K napojení došlo mimo areál Hödlmayr, do areálu změny kolejového řešení nezasahovaly. V aktuální dokumentaci je severní kolejiště upraveno v celé délce vlečky, tj. v délce cca 550 m. Vlečka je nově zakončena čelní rampou. Všechny tyto úpravy jsou navrženy výhradně v areálu spol. Hödlmayr.

Úprava vlečkového kolejiště samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se ani o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 17. Odstavné koleje (předávací koleje vlečky) v žst. Jeneč, km 18,75 – 19,20.**

V aktuální dokumentaci byla v porovnání s dokumentací EIA rektifikována poloha odstavných kolejí, které jsou navrženy v blízkosti železniční trati ve směru na Kladno. Doplněna byla čtvrtá kolej a čelní rampa, která byla vymístěna ze žst. Hostovice do Jenče.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 18. Odbočka Fialka, km 23,5.** Do traťového úseku jsou vloženy 2 jednoduché kolejové spojky a k tomu náležící technologická budova a přístupová komunikace. Jedná se o požadavek konceptu dopravní technologie definovaný v ASP, důvodem je potřeba možnosti členění úseku Jeneč – Kladno, zejména pro údržbové práce a řešení mimořádností. Kolejové spojky, umožňují převedení dopravy z jedné koleje do druhé. Zařízení nezbytná pro zajištění provozuschopnosti odbočky jsou umístěna v nové technologické budově. Jde o zděnou přízemní budovu o půdorysných rozměrech 8,6x17,95 m. Výška hřebene sedlové střechy je 5 m. Přístup k odbočce Fialka je umožněn pomocí nové komunikace vedené v souběhu s železniční tratí po její levé straně z prostoru zastávky Malé Přítočno. Komunikace délky 521 m má základní šířku 5 m, vybavena je jednou výhybnou o šířce 7 m. V prostoru technologické budovy je zakončena zpevněnou plochou s obratištěm. Povrch vozovky je tvořen recyklovaným materiálem.

Technologická budova ani přístupová komunikace samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 19. Malé Přítočno, km 24,5.** Okolí zastávky Malé Přítočno bylo koncepčně zcela změněno, změny jsou následující: Železniční přejezd ev. km 24,028 byl nahrazen mimoúrovňovým křížením železniční trati spočívající v mostním objektu km 24,213 a v přeložce silnice I/61. Mostní objekt a navazující úseky přeložky jsou koordinovány s novostavbou propojení D6 a D7 a slouží jako etapa této stavby. Část přeložky (propojení stávající I/61 v Malém Přítočno – koridor propojení D6 a D7) je navrženo jako provizorní řešení do doby realizace propojení D6 a D7. Parkoviště P+R je v aktuální dokumentaci navrženo s kapacitou 384

PS. Součástí P+R je návrh oplocení a provozní objekt P+R umístěný v blízkosti vjezdové brány. Z důvodu dodržení max. povoleného odtoku z ploch je v rámci parkovišť navržena společná retenční nádrž o celkovém objemu 300 m³, v které bude dešťová voda zdržována. Regulovaný odtok bude napojen do kanalizační sítě obce Malé Přítočno. Úprava napojení P+R na stávající komunikace, nové řešení je v souladu s ÚP Malé Přítočno. Pro přístup na nástupiště je nově navržen bezbariérově přístupný podchod. V lokalitě je na jižní straně zast. navrženo P+R určené pro cestující příjíždějící po D6 s celkovou kapacitou 351 PS. Ze severní strany zast. je navrženo parkoviště o kapacitě 33 PS primárně určené pro cestující z obce Malé Přítočno a přilehlého okolí. Celkem je tedy kapacita parkovišť u zast. 384 PS. Plocha severního parkoviště o kapacitě 33 PS je 800 m², plocha parkoviště o kapacitě 191 PS je 4150 m², plocha parkoviště o kapacitě 160 PS je 3650 m². Celkem je v lokalitě navržena zpevněná plocha P+R o výměře 8600 m². Návazné komunikace od sjezdu z D6 sloužící k přístupu k P+R, technologické budově odb. Fialka a středisku správy a údržby silnic zabírají plochu 6400 m². V dokumentaci EIA byla navržena pouze úprava stávající komunikace I/61, která byla doplněna o zastávku autobusu - zálivy pro autobus. Parkovací stání u zast. nebyla v projektu modernizace trati řešena, byla uvažována jako samostatná investiční akce. Upravovaná komunikace I/61 je třídy S 9,5. Délka úpravy komunikace I/61, která je součástí dokumentace modernizace trati, je cca 393 m, z toho 187 je stavba dočasná, která bude odstraněna po realizaci přeložky komunikace I/61 v plném rozsahu dle záměru ŘSD. Příjezdová komunikace k parkovišti P+R z dálničního sjezdu je kategorie S 9,5 délky 125 m. Příjezdová komunikace ke středisku dálniční údržby z křižovatky u P+R je kategorie S 9,5 délky 112 m. Obvodová komunikace kolem P+R je kategorie S 7,0 v délce 185 m a kategorie S 7,5 v délce 163 m.

V rámci této změny vznikne 384 nových PS. Viz vypořádání ke změně č. 13. Přeložka komunikace a přístupové komunikace samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu.

- 20. Most přes Zákolanský potok, km 25,683.** Na základě podmínky stanoviska EIA byl dříve navržený propustek přes Zákolanský potok v km 25,683 nahrazen mostním objektem (výšky 5,45 m a šířky 11,29 m).

Změna vyvolaná podmínkou č. 54 stanoviska EIA. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 21. Lokální změny v trasování.** Důvodem je zejména odstranění rychlostních propadů. V dokumentaci EIA byla v lokalitě Tulipán Park Hostivice v km cca 14,000 navržena přeložka trati. V aktuální dokumentaci je trasa vedena také v přeložené poloze, ale prostorově blíže ke stávající koleji, než v dokumentaci EIA. Rychlost v úseku v dokumentaci EIA byla navržena v rozmezí 110–115 km/h v závislosti na typu projíždějícího drážního vozidla. V aktuální dokumentaci je rychlost navržena v rozmezí hodnot 110–120 km/h v závislosti na typu projíždějícího drážního vozidla. U úseku od km cca 16,500 – km 17,500 je trasa vedena severněji od v dokumentaci EIA navržené trasy. Rychlost v úseku v dokumentaci EIA byla navržena v rozmezí 100/120 km/h v závislosti na typu projíždějícího drážního vozidla. V aktuální dokumentaci je rychlost navržena v rozmezí hodnot 110/120 km/h v závislosti na typu projíždějícího drážního vozidla.

Hluková studie (EKOLA group, spol. s r.o., 8/2016) reflektuje výše uvedené změny. Součástí podkladů je i souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje ze dne 20. 2. 2017 k navrhované traťové rychlosti. Nejedná

se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 22. Napojení pozemků na veřejně přístupné komunikace.** Na základě podmínky stanoviska EIA byly navrženy polní cesty, které jsou primárně určeny pro zpřístupnění pozemků oddělených linií stavbou dráhy. Polní cesty umožňují napojení pozemku na veřejné komunikace.

Změna vyvolaná podmínkou č. 13 stanoviska EIA. Polní cesty samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 23. Prodloužení délky nástupišť.** Změna délek nástupišť, ze 170 m na 200 m. V žst. Hostivice až na 220 m a u zast. Hostivice – Jeneček je délka snížena na 90 m.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 24. Rozsah PHS.** Rozsah protihlukových stěn (dále jen „PHS“) byl změněn na základě hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., 8/2016). V rámci dokumentace EIA byly navrženy 3 PHS v celkové délce 2 209 m. V současné době je navrženo 8 PHS v celkové délce 2 170 m a dále kolejový absorbér délky 320 m a územní rezerva délky 400 m pro PHS.

Na základě aktualizované hlukové studie nedojde k překročení hlukových limitů v předemtném území. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 25. Rozdělení posuzovaného záměru na dvě stavby.** Záměr posouzený v procesu EIA je rozdělen na dvě stavby: „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ a „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)“. Obě stavby jsou vzájemně koordinovány.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 26. Odbočka Karlovarská.** Železniční trasa navržená v dokumentaci EIA navazovala na předchozí stavební úsek směrem do Prahy dvoukolejně. V aktuální dokumentaci stavba v úseku Praha – Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) navazuje na stávající stav, tzn. na stávající jednokolejnou trať. Pro účely kolejového rozvětvení, při jízdě ze stávající jednokolejné do modernizované dvoukolejné tratě, je zřízena odbočka Karlovarská v km 12,375. Do koleje je vložena výhybka.

Realizací výhybky nedojde k navýšení intenzity dopravy ani k navýšení traťové rychlosti. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 27. Cyklopodjezd v Hostivici km 14,680.** S ohledem na zrušení přejezdu v žst. Hostivice je nově navrženo mimoúrovňové křížení cyklotrasy se železnicí v lokalitě pražského záhlaví žst. Hostivice. Podjezd včetně přístupových ramp je navržen se světlou šířkou 4 m, světlná výška podjezdu je 2,50 m. Přístupové rampy jsou ve sklonu do cca 12 %, délka ramp je cca 50 m.

Změna vzešla ze strany Krajského úřadu Středočeského kraje, který požadoval řešení cyklo dopravy v úseku Praha – Kladno. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

28. Přejezd P 19 v ev. km 20,196 – směrová úprava komunikace I/6. U přejezdu v km 20,196, v bezprostřední blízkosti přejezdu, bude směrově upravena komunikace tak, aby úhel křížení komunikace I/6 s železniční tratí byl větší než 75°. V dokumentaci EIA byla komunikace křížící železniční trať směrově ponechána ve stávajícím stavu.

Úprava komunikace samostatně svým charakterem nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

29. Přejezd P21 v ev. km 22,270 – směrová úprava komunikací. U přejezdu v km 22,270, v bezprostřední blízkosti přejezdu, bude směrově upravena komunikace I/6 tak, aby úhel křížení komunikace s železniční tratí byl větší než 75° a zároveň byly splněny normové požadavky na vzdálenost křížovatky od přejezdu. V dokumentaci EIA byla komunikace křížící železniční trať směrově ponechána ve stávajícím stavu.

Viz vypořádání ke změně č. 28.

30. Objízdna komunikace Pletený Újezd. Změna využití přejezdu P23 a nově navržená objízdna trasa. V dokumentaci EIA byl stávající přejezd P23 v km 25,872 zachován a stavebně řešen. V aktuální dokumentaci je přejezd určen výhradně pro nemotorovou dopravu. Objízdna trasa pro motorovou dopravu bude vedena po stávajících komunikacích. Délka objízdny komunikace bude 732 m. Železniční most na objízdny trase v novém km 26,251 je rozšířen na 13,30 m, výšky 4,35 m. V původní dokumentaci EIA měl most rozpětí 10 m a výšku 3,07 m.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

31. Oplocení trati. V úseku Jeneč – Pletený Újezd je z důvodu ochrany zvěře navrženo oplocení trati. Oplocení z pletiva bude výšky 1,8 m o celkové délce 13 km.

Realizace oplocení je v souladu s podmínkou č. 55 stanoviska EIA. Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

32. Úprava komunikací v prostoru zast. Pletený Újezd. V prostoru zast. Pletený Újezd byly oproti dokumentaci EIA upraveny přístupové komunikace k nástupišti ve směru Praha u koleje č. 1. V dokumentaci EIA byla komunikace vedena podél celého nástupiště v délce 170 m. Zakončena byla obratištěm. V aktuální dokumentaci je komunikace zakončena parkovištěm u paty násypu silničního nadjezdu s kapacitou 10 parkovacích stání. Původní plocha komunikací byla 1000 m², nově navržená plocha komunikací je 1300 m².

Viz vypořádání ke změně č. 28.

33. Zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/h. V rámci procesu EIA bylo uvažováno s maximální rychlostí až 145 km/hod. Dle současné dokumentace bude maximální traťová rychlost u části osobních vlaků zvýšena na 160 km/h. Této rychlosti bude dosahováno v převážně nezastavěné oblasti (vyjma Pavlova). Akustické posouzení, které bylo zpracováno na vyhláškou stanovené limity hluku a které stanovilo výsledný rozsah protihlukových opatření, uvažovalo již s výše uvedenou max. rychlostí 160 km/h.

Na základě aktualizované hlukové studie (EKOLA group, spol. s r.o., 8/2016) jsou v Pavlově navržena protihluková opatření pomocí PHS, která mají dostatečnou výšku a bezpečně splňují hygienické limity. Součástí podkladů je i souhlasné závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje ze dne 20. 2. 2017 k navrhované traťové rychlosti.

Nejedná se o změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

34. Nesplnění legislativního limitu pro hluk sníženého o 5 dB. Záměr, k němuž bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA, resp. souhlasné závazné stanovisko k ověření souladu, měl splnit legislativní hlukový limit snížený o 5 dB, viz podmínka č. 3 stanoviska EIA č. j. 101466/ENV/12 zde dne 16. 1. 2013, resp. podmínka č. 2 závazného stanoviska k ověření souladu č. j. 17048/ENV/16 ze dne 21. 6. 2016. Záměr však byl vyprojektován jinak, a to tak, že legislativní limit pro hluk je plněn, avšak nikoliv snížený o 5 dB. V rámci navazující projektové přípravy byla zpracována aktualizace akustického posouzení stavby, která zohlednila výše uvedený požadavek snížení hlukových limitů o 5 dB. Z porovnání rozsahu nutných opatření pro obě varianty vyplývá, že ve variantě se sníženými limity by byly PHS navrženy v ploše o 78 % větší než ve variantě s nesníženými hlukovými limity. Celková plocha stěn by pak byla 8 648 m² oproti 4 843 m² ve variantě s nesníženými limity. V lokalitě Hostivice východně od výpravní budovy, podél parkoviště P+R, by byla stěna navýšena v úseku délky 250 m z 2,0 m na 3,0 m. Západně od výpravní budovy by byly stěny v dílčím úseku cca 100 m navýšeny až do výšky 4,5 m nad niveletu koleje. Zároveň by byl rozsah stěn zvětšen o 255 m stěny výšky 2,5 m. V lokalitě Pavlov by byl rozsah stěn zvětšen o 250 m stěnou výšky 3,0 m na východní straně obce, stěna v bezprostředním kontaktu se zástavbou na jižním okraji obce by byla v délce 355 m zvýšena z 2,5 m na 3,0 m. Snížení limitů by mělo za následek potřebu umístění stěn i do lokalit ve kterých by stěny při použití vyhláškou předepsaných limitů být nemusely. Konkrétně v lokalitě Malé Přítočno by byla navržena stěna délky 150 m a výšky 2,5 m, v lokalitě Pletený Újezd by byla navržena stěna délky 450 m a výšky 2,5 m. Z uvedeného přehledu je zřejmé, že realizace protihlukových opatření ve větším, než nezbytném rozsahu je technicky řešitelná, nicméně z hlediska krajinného rázu a dálkových pohledů by toto řešení zhoršilo zapojení modernizované trasy do krajiny. Nejproblematictější se jeví výstavba v pohledově exponovaných lokalitách na severu Hostivice nebo v okolí Pleteného Újezdu. V těchto lokalitách by protihlukové stěny vytvořily nové dominanty v území, které by v krajině působily výrazně cizorodě. V Lokalitě Pleteného Újezdu je trať navíc řešena jako novostavba, která překonává nivu Dolanského potoka pomocí násypového tělesa výšky cca 5 m. Doplnění násypu souvislou protihlukovou stěnou výšky 2,5 m by vedlo k vytvoření pohledově významného útvaru v území. Protihlukové stěny jsou z velké části navrženy v zastavěném území obcí. Zvětšení rozsahu stěn by vedlo k zesílení bariérového efektu železnice v jednotlivých obcích a k optickému rozdělení území. V lokalitě Pavlov, kde jsou protihlukové stěny situovány na jižním okraji zahrad přilehlých nemovitostí, by došlo ke zvětšení rozsahu přistínění těchto zahrad. Použití transparentních protihlukových stěn v jejich horní polovině je v projektu již navrženo, avšak dlouhodobé udržení transparentnosti bez přistínění je v podmínkách železničního provozu nereálné. Rozsah protihlukových opatření je opakovaně projednáván a konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví, Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje (dále jen „KHS“). Pro účely územního řízení bylo ke stavbě vydáno Souhlasné stanovisko KHS, ve kterém jsou protihluková opatření navržena na základní limitní hodnoty hluku. Navržené řešení, které využívá nesnížených hlukových limitů je zároveň v souladu s metodickým pokynem SŽDC. Naměřené hodnoty stávající hlukové situace se pohybují pro denní dobu v rozmezí 48,1 – 73,1 dB a v noční době 43,1 – 68,2 dB. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu železniční dopravy se ve výhledovém stavu po realizaci záměru a PHS pohybují v denní době v rozmezí 44,9 – 58,3 dB a v noční době v rozmezí 42,1 – 54,3 dB. Hluková studie bude v rámci dalšího stupně projektové přípravy dále zpřesňována

a na jejím základě budou v koordinaci s KHS precizována protihluková opatření, která zaručí splnění hygienických limitů hluku (pro denní a noční dobu). Realizace železničního spojení mezi centrem Prahy, Kladnem a Letištěm Václava Havla zajistí rychlou, pohodlnou, bezpečnou a ekologicky přijatelnou dopravu osob. Nabídka kvalitního, tj. rychlého, intervalového spolehlivého a bezpečného spojení mezi těmito centry, je v současné době považována za nezbytnost. Její zajištění zároveň podmiňuje další rozvojové možnosti dotčeného území.

MŽP se ztotožňuje s názorem, že realizací velkého množství PHS by mohlo dojít k negativnímu ovlivnění krajinného rázu, zároveň, že jejich realizace a případná údržba je technicky náročná a ve vztahu k legislativním limitům neekonomická. Po přihlédnutí k předaným podkladům a výše uvedeným argumentům MŽP konstatuje, že obecně platné právní předpisy stanovují hlukové limity a rovněž ukládají povinnost, aby tyto limity byly dodrženy. Nedodržení výše uvedené podmínky nezpůsobí, že by oznamovatel záměru nemusel hlukové limity stanovené zvláštním právním předpisem plnit, a tudíž nemůže dojít k nezákonnému stavu ve věci plnění hlukových limitů. Změna technického řešení záměru, spočívající v nedodržení uvedené podmínky, nezpůsobí zvýšení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu a nezpůsobí ani zvýšení hlukové zátěže nad úroveň limitních hodnot. Zároveň je nutné zdůraznit, že akustická studie modernizovaného úseku počítá již s výrazným navýšením dopravy. Proto nelze úplně porovnávat stávající stav se stavem po projektu, jelikož je zřejmé, že zvýšením dopravy nad stávající stav bez v projektu navržených protihlukových opatření by nebyly splněny hlukové limity. MŽP se zároveň ztotožňuje s tím, že při realizaci stavby Modernizace trati Praha - Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) její přínosy převažují nad případnými negativy. Naopak negativa způsobená případným splněním předmětné podmínky převažují nad přínosy. S ohledem na výše uvedené MŽP konstatuje, že vyprojektování předmětného záměru ve změně podobě oproti požadavkům stanoviska EIA, resp. závazného stanoviska k ověření souladu, není změnou záměru, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 35. Kabelová trasa Řízení letového provozu (dále také jen „ŘLP“).** V úseku od km 13,65 v Hostivici, kde bude nová kabelová trasa napojena na stávající kabelovou trasu, do km 19,90 bude podél železniční trasy vedena zemní kabelová trasa ŘLP. V km 19,90 se kabelová trasa odkloní od železniční trasy a bude směřovat do areálu ŘLP v Jenči.

Jedná se o změnu vycházející z podrobnějšího řešení navazující projektové dokumentace. Vzhledem k charakteru změny a vzhledem k tomu, že tato změna samostatně nenaplní dikci žádného bodu přílohy č. 1 k zákonu, nejedná se o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 36. Upřesnění počtu vysílačů GSM-R.** Součástí stavby je vybudování digitální rádiové GSM-R, která bude tvořena pomocí jednotlivých základnových stanic propojených do sítě pomocí kabelových tras. Vysílače jsou umístěny v lokalitách, které byly výpočtem rádiového plánování vyhodnoceny jako optimální pro pokrytí řešeného území signálem GSM-R. V dokumentaci EIA byly vysílače uvažovány v lokalitách Hostivice a Kladno. Podle aktuálního návrhu jsou vysílače umístěny v lokalitách žst. Praha Ruzyně (výška stožáru 15 m), žst. Hostivice (výška stožáru 30 m), žst. Středokluky (výška stožáru 25 m), zast. Pavlov (výška stožáru 20 m) a v žst. Kladno (výška stožáru 35 m).

Viz vypořádání ke změně č. 35.

S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že v rámci záměru dojde na základě detailnějšího zpracování projektové dokumentace k dílčím změnám technického řešení a umístění záměru. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že uvedené změny vzhledem k jejich charakteru nelze považovat za změny, které by mohly znamenat zvýšení kapacity nebo rozsahu záměru, změny technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání, a rovněž je nelze považovat za změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, neboť z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí nebyla jak u jednotlivých změn, tak v kumulaci všech výše popsaných změn zjištěna možnost významného negativního vlivu jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Poučení:

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné na základě odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen DOLEŽAL

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

Obdrží

- Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
- Magistrát města Kladna, odbor výstavby, nám. Starosty Pavla 44, 272 52 Kladno

Na vědomí

- MŽP, OVSS I – Praha

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

