

Praha dne 22. prosince 2025
Č. j.: MZP/2025/710/1901
Vyřizuje: Ing. Hurková
Tel.: 267 122 082
E-mail: Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále také jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 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“)

Závazná část

Název záměru:

Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je zdvoukolejnění, elektrifikace a zatunelování železniční trati v úseku mezi ŽST Praha-Dejvice (mimo) a ŽST Praha-Veleslavín (mimo), a to převážně v nové stopě. Celková délka úseku je 4,073 km a celý úsek je tunelový. Řešený úsek ve svém počátku v km 3,845 dle nového staničení navazuje na související stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“. V tomto místě začíná soubor staveb tří tunelů (hloubený tunel Dejvice, ražené tunely Střešovice a hloubený tunel Veleslavín) zakončených na začátku ŽST Praha-Veleslavín. Konec stavby je pak situován do km 7,918 dle nového staničení, v tomto místě stavba navazuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“.

Navrhovaná liniová dopravní stavba má charakter novostavby trati v daném úseku, která je řazená mezi veřejně prospěšné stavby. Trať je navrhována dvoukolejná, elektrizovaná, s novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, s dálkovým řízením provozu.

Po realizaci záměru bude stávající jednokolejná trať vedená po povrchu zcela zrušena. Přeložením trati do tunelu dojde k uvolnění stávajícího povrchového koridoru železnice a odstranění všech stávajících železničních přejezdů.

Hloubené tunely jsou navrženy zásadně jako dvoukolejné, prováděné v otevřené stavební jámě. Stavební jámy jsou paženy převážně ve vrstvách pokryvných útvarů pomocí kotvených pažících stěn (pilotových, záporových, mikrozáporových), případně, pokud to prostorové podmínky dovolí, bude jáma vysvahována. Ve vrstvách skalního podkladu je pak stavební jáma zajištěna převážně kotveným skalním svahem se stříkaným betonem. Osová vzdálenost kolejí je 4000 mm, vzdálenost osy koleje od vnějších stěn je 3300 mm, čímž je zabezpečena úniková cesta po obou stranách tunelu minimální šířky 1200 mm a minimální výšky 2200 mm. Výška sdruženého tunelového průjezdného průřezu je 6000 mm, pojistný prostor šířky 300 mm.

V ražených úsecích (Střešovické tunely) jsou navrženy dva jednokolejné tunely ražené technologií TBM – EPBS. Při ražbě je, zejména při nasazení tzv. uzavřeného módu, plně podporována čelba což omezuje vliv extruze (vytlačování horniny ze dna tunelu směrem nahoru do výrubu).

Celkový objem výkopů z hloubených i ražených tunelů bude cca 790 000 m³. Předpokládá se průměrný denní postup o 20 m s množstvím vyzískaného materiálu v objemu cca 2 500 m³. Celkový vytěžený materiál z hloubených i ražených tunelů bude po vytěžení primárně směřovat do stavebního dvora v Dejvicích, kde bude dočasně mezideponován. Následně se předpokládá jeho odvoz převážně po železnici na vzdálené skládky nebo místa dalšího využití.

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 44, kategorie I (Celostátní železniční dráhy)

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha

obec: Praha (městská část Praha 6)

k. ú.: Dejvice, Hradčany, Ruzyně, Střešovice, Veveřetice, Vokovice

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ

IČ oznamovatele: 70994234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

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

k záměru

„Modernizace trati Praha–Dejvice (mimo) – Praha–Veleslavín (mimo)“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:

1. Nejpozději v rámci dokumentace pro povolení záměru doložit a smluvně zajistit prostory pro finální uložení nebo využití vytěžených objemů rubaniny ze stavby včetně finální specifikace rozhodujících aspektů dopravy a ukládání hmot z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci.
2. V rámci dokumentace pro povolení záměru vypracovat podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum, který zohlední zpřesněné údaje o geologické a hydrogeologické stavbě území (včetně návrhu ze závěrečné zprávy „Zhodnocení navržených variant propojení železničních stanic Praha–Dejvice a Praha–Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území reprezentované vytvořeným koncepčním 3D geologickým modelem“ (ČGS, 06/2024), formulované pro minimalizaci vlivů na geologické a hydrogeologické poměry). Průzkum pomocí HG vrtů ověří úroveň hladiny podzemní vody jak v ordovických horninách, tak i úroveň hladiny podzemní vody v křídových horninách. Dále bude realizován HG vrt v oblasti, kde jsou trasy tunelů nejbližší trase jímací štoly Hradního vodovodu, a budou doplněny průzkumné vrty mezi vrtem HJ 11 a vrty u výjezdového raženého portálu (HJ 8 a PJ9) pro hypotetické ověření polohy skaleckých křemenců v trase tunelů.
3. V rámci dokumentace pro povolení záměru na základě podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu finálně specifikovat vliv záměru na režim podzemních vod

zejména ve vztahu k raženým Střešovickým tunelům (zejména u jímacích objektů S-26, S-28 a S-29 vůči navržené stavbě umístěné po směru proudění podzemních vod) a hloubeným tunelům Dejvice a Veleslavin.

4. V rámci dokumentace pro povolení záměru na základě podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu zjistit výskyt potenciálně ovlivnitelných geologických a hydrogeologických objektů (studny, vrtané studny a evidované studny pro tepelná čerpadla), finálně specifikovat vliv na tyto objekty a navrhnout případná opatření pro minimalizaci kvantitativního ovlivnění těchto zdrojů.
5. V rámci dokumentace pro povolení záměru na základě podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu detailněji vyhodnotit potřebu těsnících prstenců pro ražbu technologií TBM, které zajistí dvojnásobným jištěním zamezení proudění podzemní vody podél osy tunelu, a aplikace těsnících injektáží v rámci ražby tunelových propojek a větrací štol technologií NRTM.
6. V rámci dokumentace pro povolení záměru na základě podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu zpřesnit bilanci objemů vznikajících drenážních vod v etapě výstavby a specifikovat objem staveništních jímek pro drenážní vody z ražených tunelů. Současně dořešit rozsah analýz před vypouštěním vod do jednotné kanalizace, včetně potenciálního využití mobilní úpravní vody. Odvádění vod řešit jak z hlediska regulace množství odváděných vod (bez ovlivnění ředicích poměrů odlehčovacích komor na stávajících stokách), tak z hlediska obsahu nerozpuštěných látek.
7. V rámci dokumentace pro povolení záměru na základě podrobného geotechnického a hydrogeologického průzkumu upřesnit model šíření vibrací a provést optimalizovaný návrh antivibračních opatření.
8. V rámci dokumentace pro povolení záměru uvést způsob řešení vysušení rubaniny, který musí být navržen tak, aby nedošlo k ohrožení jakosti podzemních vod.
9. V rámci dokumentace pro povolení záměru úplně vyloučit prostor Mezideponie IV (v prostoru parku Marie Terezie) z rozsahu stavby jako zařízení staveniště.
10. V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat podrobný dendrologický průzkum, který bude sloužit jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska (konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les). Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň obsahovat evidenci dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích), evidenci dřevin perspektivních k přesazení a evidenci dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů. Rozsah kácených mimolesních dřevin projednat s příslušným orgánem ochrany přírody.
11. V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat projekt komplexních vegetačních úprav, projednat jej s příslušnými orgány ochrany přírody a městskou částí a zahrnout do něj jejich relevantní připomínky a požadavky. Projekt bude zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň, při volbě druhového složení dřevin bude respektovat místní

geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky, bude plnit funkce estetické a krajinoformující, klimatické a protierozní, bude zachovávat kontinuitu a funkčnost dotčeného celoměstského systému zeleně a bude projektově řešit dostatečný přísun vody na závlahu vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům. Součástí projektu bude i samostatný stavební objekt řešící ochranu dřevin a zeleně během stavební činnosti.

12. V rámci dokumentace pro povolení záměru upřesnit jednotlivé druhy odpadů z etapy demolice a způsob nakládání s nimi – v rámci stavebního průzkumu zejména upřesnit množství odpadů obsahující azbest.
13. V rámci dokumentace pro povolení záměru zohlednit podmínky Ministerstva obrany, odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru a Ústřední vojenské nemocnice (ÚVN):
 - a) Zajistit vypracování znaleckého posudku vlivu záměru na funkčnost a rozvoj ÚVN a předložit jej Ministerstvu obrany do 31. 12. 2026. Posudek bude vycházet z výsledků skutečných měření a maximálního provozního zatížení tunelu a komplexně posoudí veškerá rizika (zejména statická, hluková, vibrační, elektromagnetická), která by mohla vzniknout v souvislosti se stavbou a provozem tunelu a negativně ovlivnit ÚVN. Znalec současně stanoví druh a rozsah nutných doplňujících průzkumů pro vypracování posudku. Z posudku musí být zřejmý dopad záměru na:
 - i. stavební objekty v areálu ÚVN,
 - ii. přístrojovou techniku umístěnou v objektech,
 - iii. rozvoj nemocnice – stavební i technologický, včetně podzemní části a rozmístění zdravotnické techniky.
 - b) Na základě výsledků posudku přijmout opatření k eliminaci nebo snížení negativních vlivů stavby a provozu do areálu ÚVN. Součástí opatření bude i plán monitorování možných negativních vlivů v průběhu výstavby i provozu tak, aby mohla být včas přijata účinná opatření k ochraně provozu a technologií ÚVN. Plán monitorování předložit ke schválení ÚVN nejpozději před dokončením dokumentace pro povolení záměru.
 - c) Zajistit, že stavbou a provozem záměru nedojde k žádnému omezení provozu ÚVN, ani k omezení či znemožnění rozvojových záměrů nemocnice. Záměr nesmí ovlivnit koncepci rozvoje areálu ani plány na zajištění energetické soběstačnosti ÚVN pro případy bezpečnostního rizika.
 - d) Zajistit a doložit porovnání, v jakých podmínkách pracují vybrané přístroje v seznamu v analogickém zdravotnickém zařízení (srovnatelné podmínky – nemocnice, vzdálenost umístění nemocnice vs. dráha, rychlost souprav apod.).
 - e) Pro zajištění prostor ÚVN v rámci obrany státu vypracovat posouzení rizik útoku v prostorách tunelové části záměru procházející pod areálem ÚVN, včetně specifikace opatření k zabránění vniknutí nepovolaných osob a možnosti uzavření tunelu v případě

potřeby. Tunel musí být zabezpečen proti neoprávněnému vstupu a ÚVN musí mít trvalou možnost vstupu do tunelové části a provedení veškerých nezbytných opatření k zajištění obrany státu. Posouzení rizik předložit Ministerstvu obrany ke schválení do 31. 12. 2026.

- f) Nejpozději před dokončením dokumentace pro povolení záměru uzavřít s ÚVN odpovídající smluvní vztahy, které stanoví podmínky stavby a provozu záměru v úseku lokality ÚVN tak, aby nedošlo k zastavení nebo omezení provozu a rozvoje ÚVN.

II. Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

14. Po celou dobu přípravy a výstavby záměru zajistit kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu (např. prostřednictvím oficiálního webu oznamovatele či pravidelným zveřejňováním v lokálním tisku) a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy.
15. Realizaci záměru koordinovat s projektem pro navazující stavby „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“ a Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“ s cílem sdílených staveništních ploch (zařízení stavenišť, manipulační pruhy) za účelem minimalizace dočasných záborů a vytvoření podmínek pro odvoz rubaniny, případně dalších významných staveb jiných investorů realizovaných v zájmovém území v době realizace posuzovaného záměru.
16. Pro osvětlení stavenišť respektovat Metodický pokyn Odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence k předcházení a snižování světelného znečištění, č. j.: MZP/2023/710/2146 a normu ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.
17. Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší do zásadách organizace výstavby zpracovat a v průběhu výstavby dodržovat opatření Metodického pokynu Odboru ochrany ovzduší MŽP ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019).
18. Z hlediska ochrany vod do zásad organizace výstavby zpracovat a v průběhu výstavby dodržovat následující opatření:
 - a) Smluvně zajistit se zhotovitelem stavby, aby seznámil pracovníky s havarijním plánem stavby a s opatřeními, která bude nezbytné v etapě výstavby dodržovat.
 - b) Během provádění stavebních prací zajistit stavbu a staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění podzemních a povrchových vod (např. správným nakládáním se vznikajícími odpady apod.).
 - c) Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu. Nezbytné bude je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
 - d) Na staveništi provádět údržbu mobilních stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby. Doplnění pohonných hmot provádět na zpevněném povrchu za použití mobilní nádoby na zachyt ropných úkapů.

- e) Na plochách zařízení staveniště vybavit stavební mechanismy dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.
 - f) Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy v případě závady či nehody provést prohlídku jejich stavu a okamžité podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží.
 - g) Zařízení staveniště vybavit prostředky pro odstranění případné havárie.
 - h) V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek kontaminovanou zeminu neprodleně odstranit, odvézt a uložit na lokalitě určené k těmto účelům.
 - i) Před každou likvidací odpadní vody a kalu z bezodtoké jímky v recyklační základně a mezideponiích prosevu provést kontrolní analýzu a dle výsledků rozhodnout o způsobu likvidace odpadních vod. Po skončení stavebních prací jímky nejprve vyčistit a až poté likvidovat.
 - j) Zařízení staveniště vybavit dostatečným množstvím chemických WC.
 - k) Veškeré splachové vody ze stavenišť svést do systému retenčních dočasných usazovacích nádrží, kde bude docházet k sedimentaci jemnozrnných materiálů a ze kterých budou vypouštěny do kanalizace.
19. Z hlediska ochrany před hlukem do zásad organizace výstavby zapracovat a v průběhu výstavby dodržovat následující opatření:
- a) V blízkosti chráněné zástavby v době mezi 7-8 h a mezi 20-21 h provádět pouze méně hlučné a přípravné práce,
 - b) V době od 21:00 do 7:00 h hlučné stavební práce ve venkovním prostoru neprovádět.
 - c) Hlučné práce a přípravy, které je možné realizovat mimo stavební prostor nacházející se v blízkosti chráněných staveb, realizovat v tomto prostoru mimo stavbu.
 - d) Při realizaci stavby, vzhledem ke stavební činnosti v blízkosti chráněné zástavby, využívat modernější stavební stroje a strojní zařízení s nižšími akustickými emisemi.
 - e) V obdobích, kdy bude pro potřeby výstavby vyloučena pravidelná železniční doprava, omezit provoz stavebních (nákladních) vlaků na maximálně 8 párů vlaků v denní době (7.00–21.00 hod.) a 2 páry vlaků v noční době (21.00–7.00 hod.).
 - f) V noční době (7.00–21.00 hod.) zcela vyloučit silniční stavební dopravu.
 - g) V rámci dokumentace pro povolení záměru zpracovat na základě aktuálního harmonogramu prací a nasazení techniky akustickou studii pro stavební činnost dokladující splnění požadavků předpisů na ochranu veřejného zdraví a ochrany před hlukem. Studii projednat s Hygienickou stanicí hlavního města Prahy.
20. Pro odstraňování azbestu nebo materiálu obsahujícího azbest ze stavby nebo její části vypracovat plán prací s údaji o místě vykonávané práce, povaze a pravděpodobném trvání práce, pracovních postupech používaných při práci s azbestem nebo s materiálem obsahujícím azbest, údaje o zařízení používaném pro ochranu zdraví zaměstnance

vykonávajícího práci s azbestem nebo s materiálem obsahujícím azbest a údaje pro ochranu jiných osob přítomných na pracovišti a opatřeních k ochraně zdraví při práci. Při odstraňování stavby nebo její části, v níž byl použit azbest nebo materiál obsahující azbest, dodržet následující minimální opatření k ochraně zdraví:

- a) Technologické postupy používané při zacházení s azbestem nebo s materiálem obsahujícím azbest upravit tak, aby se předcházelo uvolňování azbestového prachu do ovzduší.
 - b) Azbest a materiály obsahující azbest odstranit v předstihu před odstraňováním stavby nebo její části.
 - c) Odpad obsahující azbest sbírat a odstraňovat ze staveniště co nejrychleji a ukládat do neprodyšně utěsněného obalu opatřeného štítkem obsahujícím upozornění, že obsahuje azbest.
 - d) Prostor, v němž se bude provádět odstraňování azbestu nebo materiálu obsahujícího azbest, vymežit kontrolovaným pásmem. Pracovníky vybavit pracovním oděvem a osobními ochrannými pracovními prostředky k zamezení expozice azbestu dýchacím ústrojím.
21. Před zahájením prací souvisejících s hloubeným tunelem Veleslavín provést průzkum kontaminace zemin a podzemních vod v prostoru staré části Teplárny Veleslavín. S výkopovou zeminou při stavbě hloubeného tunelu Veleslavín nakládat dle výsledků tohoto průzkumu.
 22. Po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí.
 23. V jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci botanického a zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochránářsky významných druhů rostlin a živočichů, včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů. Před zahájením stavebních prací v lokalitě bývalé teplárny Veleslavín provést doprůzkum týkající se výskytu slepýše křehkého a ještěrky obecné a provést jejich záchranné transfery. Výsledky těchto průzkumů a z nich vyplývající opatření uplatňovat formou biologického (ekologického) dozoru odborně způsobilou osobou (viz podmínka č. 22).
 24. Kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu (tj. mezi 1. 10. až 31. 3. běžného roku), v jiné době může být kácení provedeno na základě ohledání předmětných dřevin biologickým (ekologickým) dozorem a respektování jeho návrhu. Senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale umisťovat do okolí záměru jako biologicky cenný prvek. Zachovávané dřeviny po celou dobu výstavby chránit dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

25. Po ukončení výstavby, nejpozději do 12 měsíců po ukončení stavebních prací, zajistit důslednou biologickou rekultivaci všech prostorů dotčených stavebními pracemi, včetně zajištění následné péče v souladu s povolením ke kácení dřevin a včetně zajištění tlumení invazních druhů rostlin.

III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

26. V rámci zkušebního provozu záměru realizovat a vyhodnocovat opatření pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí specifikované níže v části „IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí“ (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí.
27. V rámci následného trvalého provozu záměru (po kolaudaci záměru) zajistit jeho provozní údržbu s cílem udržení jeho environmentálních parametrů, zejména stav železničního svršku s ohledem na hluk a vibrace a stav horninového prostředí s ohledem na podzemní vody.

IV. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

28. Minimálně 24 měsíců před zahájením výstavby zahájit monitoring hladiny podzemních vod ve vytipovaných jímácích objektech a evidovaných vrtech pro tepelná čerpadla, a to zejména u jímácích objektů S-26 a S-28. Po skončení výstavby a v období před kolaudací bude monitoring vyhodnocen a pokud dojde v rámci území dotčeného stavbou ke ztrátě nebo snížení hladiny podzemní vody ve stávajících jímácích objektech (studních) do takové míry, že nebude možné běžné užívání těchto objektů, bude na náklady oznamovatele záměru, bez zbytečného odkladu po ověření příčiny ztráty nebo snížení hladiny podzemní vody, realizován náhradní vodní zdroj – vrtaná trubicí studna nebo prohloubení šachtové studny. Do doby zajištění plnohodnotného náhradního zdroje bude oznamovatel záměru povinen zajistit pro dotčené odběratele náhradní zásobování vodou (např. dovozem pitné vody nebo dočasným připojením na jiný zdroj).
29. V konzervativně určené oblasti, která je mapově vymezena v rámci dokumentace EIA (kde by teoreticky mohlo dojít ke vzniku škod na objektech nad tunely), v dostatečném předstihu před výstavbou pasportizovat stavební objekty a repasportizovat je po výstavbě. V rámci pasportizace se bude jednat o prokazatelné podrobné zjištění a zdokladování technického stavu objektů existujícího před zahájením stavby a u vybraných objektů vibračního pozadí. Pasportizaci zajistí a náklady s tím související uhradí oznamovatel záměru. Pasportizace bude obsahovat zejména úplný podrobný soupis všech poškození, nedostatků a závad na exteriéru i interiéru stavby (deformace, trhliny, praskliny ve zdivu, omítce i malbě, poškozená či opadaná omítka, vlhkost zdiva, závady v otvírání oken a dveří aj.) a majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky (předpokladem je, že majitelé umožní vstup do nemovitosti, jinak nelze objekt pasportizovat). Po skončení výstavby a v období před kolaudací záměru oznamovatel záměru zajistí a uhradí repasportizaci objektů, která bude provedena obdobným způsobem jako pasportizace. Její součástí bude i srovnání s původní pasportizací, které bude podkladem pro řešení případné

náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem, s tím, že majitelé nemovitostí budou mít opět možnost vznést k této dokumentaci připomínky.

30. V dostatečném předstihu před zahájením výstavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných pozemních komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací. Dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveníšť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu. Tuto skutečnost potvrdit místním šetřením po ukončení stavby během zkušebního provozu. Vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu. Obdobně po ukončení stavebních prací v období před kolaudací záměru vyhodnotit případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby. Následně v období před kolaudací záměru provést příslušné opravy nebo přijmout odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady investora. Vydání kolaudačního rozhodnutí bude podmíněno provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření.
31. V rámci zkušebního provozu záměru provést autorizované měření vibrací a dokladovat dodržení požadavků nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a norem ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva a ČSN EN 1991-1-7 Zatížení konstrukcí – Obecná zatížení – Mimořádná zatížení. V případě zjištění nadlimitních hodnot, jako podmínku pro kolaudaci záměru, realizovat dodatečná opatření pro dodržení uvedených požadavků.
32. V rámci zkušebního provozu záměru provést autorizované měření hluku a dokladovat dodržení požadavků nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. V případě zjištění nadlimitních hodnot, jako podmínku pro kolaudaci záměru, realizovat dodatečná opatření pro dodržení uvedených požadavků.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je zdvoukolejnění, elektrifikace a zatunelování železniční trati v úseku mezi ŽST Praha-Dejvice (mimo) a ŽST Praha-Veleslavín (mimo), a to převážně v nové stopě. Celková délka úseku bude 4,073 km, celý úsek je tunelový. Řešený úsek začíná v km 3,845 dle nového staničení, kde navazuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“. V tomto místě začíná soubor tří tunelových staveb – hloubený tunel Dejvice, ražené tunely Střešovice a hloubený tunel Veleslavín – o celkové délce přibližně 4,073 km. Tento úsek končí na začátku železniční stanice Praha-Veleslavín. Konec stavby je situován do km 7,918, kde trať plynule navazuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“.

V důsledku tunelového vedení trati jsou trvalé zábory stavby minimalizovány. Navržená liniová dopravní stavba má charakter novostavby a je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby. Trať bude v celé délce dvoukolejná, elektrizovaná, vybavená zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a dálkovým řízením provozu.

Hloubené tunely jsou navrženy jako dvoukolejné, realizované v otevřených stavebních jámách. Ty budou ve vrstvách pokryvných útvarů zajištěny pomocí kotvených pažicích stěn (pilotových, záporových, mikrozáporových). Pokud to prostorové podmínky umožní, budou jámy provedeny ve svahu. Ve skalním podloží budou zabezpečeny kotvenými svahy se stříkaným betonem. Konstrukčně jde o železobetonové monolitické jednodílné rámy. Vnitřní rozměry tunelů odpovídají normě ČSN 73 7508 (Železniční tunely). Osová vzdálenost kolejí je 4000 mm, vzdálenost osy koleje od vnějších stěn činí 3300 mm, což zajišťuje únikové chodníky po obou stranách tunelu o minimální šířce 1200 mm a výšce 2200 mm. Výška tunelového průjezdného profilu je 6000 mm, s pojistným prostorem o šířce 300 mm. Hloubený tunel Dejvice má délku přibližně 331 m (km 3,845 – 4,176), hloubený tunel Veleslavín přibližně 596 m (km 7,322 – 7,918).

V ražených úsecích (Střešovické tunely) jsou navrženy dva jednokolejné tunely, které budou raženy pomocí technologie TBM – EPBS. Tato metoda umožňuje velmi přesnou ražbu s minimálními poklesy. V uzavřeném módu dochází k plné podpoře čelby, což výrazně omezuje extruzi (vytlačování horniny do výrubu). Rovněž konvergence horninového masivu (sbližování stěn výrubu) je minimalizována díky okamžitému osazení a aktivaci montovaného ostění. Navrženo je prefabrikované železobetonové ostění s průměrem 8,7/9,6 m a tloušťkou 450 mm. Styčné a ložné spáry budou utěsněny dvojitým gumovým těsněním proti průniku vody. Ražené Střešovické tunely tvoří úsek dlouhý přibližně 3,1 km (km 4,176 – 7,322).

Celkový objem výkopových prací činí přibližně 790 000 m³. Vytěžený materiál ze Střešovických tunelů bude kontinuálně dopravován pomocí pásových dopravníků na mezideponii v prostoru stavebního dvora v Dejvicích. Zde budou umístěny dočasné skládky po obou stranách železniční stanice, včetně konsolidační mezideponie pro částečné vysušení kašovitého materiálu.

Přeprava rubaniny bude prioritně zajištěna po železnici, zejména v období let 2026–2028. Odvoz bude probíhat po dosud funkční jednokolejné trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a dále po modernizované dvoukolejné trati směrem na Ruzyni, Hostivici či Kladno až do místa trvalého uložení. Denní odvoz odpovídá dennímu objemu ražby, tedy cca 2 500 m³. Pro tento objem bude denně potřeba přibližně 80 výklopných vagónů typu Ua (31 m³), což představuje 7 vlakových souprav po 180 metrech.

Dne 30. 5. 2022 byla na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen "dokumentace EIA"), zpracovaná RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitelem autorizace ve smyslu § 19 zákona (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 2719/4343/OEP/92/93; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/3906), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu, která obsahovala řadu odborných studií a dalších příloh.

Dopisem ze dne 31. 5. 2022 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své

písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce dotčeného kraje (hlavní město Prahy). Informace o dokumentaci EIA byla zveřejněna na úředních desce Magistrátu hlavního města Prahy 1. 6. 2022. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 1. 7. 2022.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 47 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 2 vyjádření dotčených orgánů (dále také „DO“), 2 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 1 vyjádření ostatních orgánů státní správy, 1 vyjádření ostatních subjektů a 39 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření (1 vyjádření odboru Ministerstva životního prostředí).

Dopisem ze dne 25. 7. 2022 byl pověřen zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Petr Mynář, držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona (dále též „zpracovatel posudku“) (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 1278/167/OPVŽP/97; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/5306). Dokumentace EIA včetně všech obdržených vyjádření k ní byla zpracovateli posudku doručena dne 25. 7. 2022.

Dopisem ze dne 4. 8. 2022 byla dokumentace EIA na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí (dále také „proces EIA“) a na základě doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli záměru k přepracování. Důvodem vrácení byl obsah obdržených vyjádření, která byla natolik obsáhlá a významná (zahrnující řadu věcných skutečností), že v rámci posudku nemohlo dojít k věcnému vypořádání bez doplnění, resp. přepracování dokumentace EIA. Zejména se jednalo o geologické a hydrogeologické podklady pro stanovení vlivů na horninové prostředí a podzemní vody, které bylo nutno doplnit tak, aby umožnily vyhodnocení těchto faktorů, včetně odpovědí na vznesené připomínky obsažené ve vyjádřeních k dokumentaci EIA.

Dne 30. 9. 2024 byla na MŽP předložena přepracovaná dokumentace EIA, zpracovaná RNDr. Tomášem Bajerem, CSc., držitel autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. V přepracované dokumentaci EIA a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, a to jak ve fázi přípravy a realizace, tak provozu záměru. Přepracovaná dokumentace EIA obsahovala vypořádání vyjádření obdržených k původní dokumentaci EIA, a rovněž adekvátním způsobem reagovala na požadavky uvedené v dopise, kterým MŽP vrátilo původní dokumentaci EIA oznamovateli k přepracování. Všechny obdržené připomínky ve vyjádřeních k původní dokumentaci EIA byly vypořádány v samostatné příloze č. 16, která byla přiložena k přepracované dokumentaci EIA. Přílohami přepracované dokumentace EIA jsou kromě technických a analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Závěrečná zpráva – zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha – Dejvice a Praha – Veveří ve vztahu ke geologické stavbě zájmové území reprezentované vytvořením koncepčním 3D geologickým modelem (Česká geologická služba, červen 2024), Odborné posouzení variant vedení trasy záměru (Prof. Dr. Ing. Markuse Thewese, květen 2024), Geotechnický průzkum – varianta JIH ÚVN včetně hydrogeologického průzkumu (RNDr. František Dragoun, červen 2024), Zásady organizace výstavby (METROPROJEKT Praha, a.s., červen 2024), Akustické posouzení – etapa výstavby (EKOLA group, spol. s r.o., červen 2024), Akustické posouzení – etapa provozu (EKOLA

group, spol. s r.o., červen 2024), Rozptylová studie – etapa výstavby (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, červenec 2024), Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (MUDr. Bohumil Havel, srpen 2021), Nezávislý posudek vlivu vibrací na zástavbu (ARENAL, s.r.o., září 2020), Soubor vstupních hodnot pro trhačí práce (Ing. Jaromír Augusta, Ph.D.), Posouzení vibroizolace v železničních tunelech (Ing. Jan Stěnička, srpen 2019), Posouzení šíření vibrací na stávající zástavbu v zóně ovlivnění navrhovaní železniční tunelové stavby ve variantě trasy Ražená JIH ÚVN (Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, září 2024), Dendrologický průzkum (METROPROJEKT Praha, září 2024), Biologický průzkum (RNDr. Milan Macháček, září 2024), Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Ecological consulting, a.s., duben 2024), Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, červenec 2024).

Přepřracovaná dokumentace EIA byla zpracována s ohledem na požadavky uvedené v dopise Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2020/710/2980 ze dne 4. 8. 2022, kterým byla původní dokumentace vrácena k přepřracování. Tento dopis stanovil čtyři hlavní oblasti, na něž se mělo přepřracování dokumentace zaměřit, a to doplnění geologických a hydrogeologických podkladů, podrobnější vyhodnocení vlivů ražených tunelů na horninové prostředí a podzemní vody, prokázání řešitelnosti a minimalizace zjištěných rizik a vypořádání všech obdržených vyjádření DÚSC, DO, ostatních subjektů, odborů MŽP, veřejnosti a dotčené veřejnosti. Na základě těchto požadavků byla dokumentace doplněna o nové a aktualizované výsledky inženýrskogeologických a hydrogeologických průzkumů, které umožnily přesnější vyhodnocení vlivů výstavby a provozu tunelů na horninové prostředí, hladinu podzemní vody a stabilitu území. Dále byla rozšířena o reakce na odborné podklady uvedené v dopise MŽP, zejména znalecký posudek č. 25/3/2021 (Ing. Josef Rott, Ph.D.), expertní vyjádření (doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc.) a připomínky společnosti GEOTest, a.s. Doplněná dokumentace vyhodnocuje řešitelnost těchto aspektů, předkládá návrhy technických a organizačních opatření k eliminaci či zmírnění negativních vlivů a prokazuje, že žádné významné nepříznivé vlivy nebudou po realizaci záměru předpokládány. Součástí doplněné dokumentace je rovněž samostatná část shrnující vypořádání všech relevantních vyjádření uplatněných k původní dokumentaci podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dokumentace tak byla přepřracována v rozsahu umožňujícím zpracovateli posudku řádné a úplné vyhodnocení významnosti vlivů záměru na životní prostředí.

Z přepřracované dokumentace EIA vyplývá, že záměr je posuzován jako invariantní, tedy bez paralelního hodnocení více technických nebo trasových variant. V rámci procesu EIA byly porovnány pouze dvě základní alternativy: nulová varianta, představující zachování stávajícího stavu bez jakéhokoliv zásahu, a navržená realizační varianta, označovaná jako „varianta JIH ÚVN“, která byla předmětem podrobného hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí. Varianta JIH ÚVN představuje technicky prověřené řešení vedení trati převážně v tunelové trase mimo stávající povrchový železniční koridor, včetně vybudování nových podzemních zastávek a minimalizace negativních vlivů na obytnou zástavbu. Tato varianta byla zvolena jako výsledná na základě dřívějších stupňů projektové přípravy a představuje optimalizované řešení.

Záměr je v souladu s platnými Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy (dále také „ZÚR HMP“) ve znění aktualizací vydaných ke dni 19. 6. 2025, které nabyly účinnosti dne 29. 8. 2025. ZÚR MHP v závazné části vymezují železniční trať Praha – Letiště Václava Havla

Praha – Kladno v koridoru 600/Z/66, který je rovněž vymezen jako veřejně prospěšná stavba 910/600/Z/66.

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v přepracované dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí spojené se záměrem byly v dokumentaci vyhodnoceny jako přijatelné. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Z provedeného posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví, které je součástí přepracované dokumentace EIA, plyne, že v důsledku vedení železniční trati v tunelech dojde k zásadnímu snížení úrovně hlukové zátěže u obyvatel dotčeného území. Snížení stávající poměrně vysoké úrovně hlukové zátěže povede podle provedeného kvantitativního vyhodnocení k výraznému snížení rizika hluku v hodnocených ukazatelích počtu obyvatel hlukem vysoce obtěžovaných a rušených ve spánku. Toto snížení dosahuje v počtu postižených obyvatel cca 85 % proti výchozí akustické situaci. Vlivy na obyvatelstvo lze v etapě výstavby označit za středně velké a středně významné, avšak akceptovatelné vzhledem k dočasnosti tohoto vlivu. Významným pozitivním vlivem navrhovaného záměru je vymístění železniční dopravy z řešeného úseku Dejvice – Veleslavin, čímž dojde k eliminaci všech negativních vlivů souvisejících s provozem železnice v obytné zástavbě a k vytvoření předpokladu pro efektivnější využití prostoru v trase stávající železnice.

Vlivy výstavby na ovzduší a klima jsou v přepracované dokumentaci EIA hodnoceny jako akceptovatelné. Ve fázi výstavby jsou příspěvky k imisní zátěži považovány za malé a málo významné, a to zejména díky dočasnosti vlivu a navrženým opatřením ke snížení prašnosti (kropení, oplachy, zakrytí materiálů, filtrace výstupního vzduchu). Imisní pozadí v dotčeném území hl. m. Prahy se podle 5letých průměrů pohybuje pod stanovenými imisními limity (např. PM_{10} průměrně $<16-18 \mu g/m^3$, NO_2 do $27 \mu g/m^3$) a v žádném z výpočtových bodů nedochází k jejich překročení. Ve fázi provozu záměr nevytváří žádné přímé emise díky elektrické trakci. Naopak lze očekávat mírné zlepšení kvality ovzduší v důsledku převedení části dopravy z automobilové na železniční. Negativní vlivy na ovzduší v provozní fázi se nepředpokládají. Z hlediska vlivů na klima záměr nepředstavuje významné riziko. Elektrifikace, tunelové vedení a doprovodná opatření (vegetační úpravy, vsakování srážkových vod) jsou v souladu s adaptačními a mitigačními cíli klimatických strategií.

Vliv záměru na hlukovou situaci je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen ve fázi výstavby pro nejhluchnější činnosti, jako jsou ražby tunelů a provoz stavební techniky, přičemž hygienický limit 65 dB pro denní dobu (7:00–21:00) je dodržen ve většině hodnocených výpočtových bodů. Hluk z činnosti stavebních strojů při hloubení by mohl při uvažování plného nasazení a pracovní doby strojů 10 hodin denně v některých výpočtových bodech v blízkosti zástavby v Dejvicích překračovat hygienický limit hluku 65 dB. Situace je tak řešena redukcí počtu souběžně nasazených pracovních skupin, popřípadě zkrácením doby činnosti bagrů (rypadel s bouracím kladivem) na 5 hodin denně. Na základě vyhodnocení akustické situace při omezení nasazení bagrů (rypadel s bouracím kladivem) v rámci hloubení v lokalitě Dejvice na 5 hodin denně bude již hygienický limit pro denní dobu (7:00 – 21:00) z činnosti stavebních strojů dodržen ve všech výpočtových bodech. Při mimostaveništní dopravě nedojde ke zhoršení akustické situace, protože hladiny hluku zůstávají v mezích platných limitů.

Hygienické limity pro hluk z provozu železniční dopravy (60 dB pro denní dobu a 55 dB pro noční dobu) ve venkovním chráněném prostoru staveb budou s výraznou rezervou dodrženy a v některých případech dojde k poklesu počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku až o 85 %. Hygienické limity pro hluk ze stacionárních technologických zařízení (např. odvětrávací zařízení tunelů) 50/40 dB (den/noc) budou rovněž ve všech hodnocených výpočtových bodech dodrženy.

Vliv realizace záměru na podzemní vody v období výstavby je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen jako mírný a dočasný, především v souvislosti s hloubením stavebních jam, ražbou tunelů a čerpáním podzemní vody. Po ukončení výstavby tyto vlivy odezní a nebudou mít trvalý dopad na stav podzemních vod. Záměr nezasahuje do významných vodních útvarů ani ochranných pásem vodních zdrojů. Vlivy na hydrogeologické poměry jsou minimalizovány technickým řešením stavby a monitoringem hladin podzemní vody v dotčeném území. Z hlediska provozu záměru nepředstavuje navržené řešení riziko pro podzemní ani povrchové vody. Odtok srážkových vod bude řešen odděleně a dle příslušných norem. Celkově je vliv záměru na vodní režim území považován za akceptovatelný.

Vliv záměru spojený s trvalým zábořem zemědělské půdy je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen jako nevýznamný. Celkový zábor činí cca 3 288 m² orné půdy mimo zastavěné území, konkrétně v katastrálních územích Dejvice a Veleslavín. Dotčené pozemky nevykazují mimořádné produkční ani ekologické hodnoty a zábor je vzhledem k rozsahu a charakteru území považován za akceptovatelný. Zábory lesních pozemků záměr nevyvolává. Výstavba ani provoz trati nezasahují do pozemků vedených jako lesní půda. Záměr zahrnuje ražbu tunelů v délce přibližně 4 km, což představuje zásah do geologických poměrů území. Vzhledem k provedenému průzkumu a navrženému technickému řešení, které zajišťuje stabilitu výrubu i ochranu okolního prostředí, je tento zásah hodnocen celkově jako akceptovatelný.

Vliv záměru na biodiverzitu (faunu, flóru a ekosystémy) je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen jako akceptovatelný. Zásah do přírodního prostředí je omezený především na území stávající dopravní infrastruktury a její bezprostřední okolí, přičemž dotčené plochy nevykazují mimořádné přírodní hodnoty. Ovlivnění biodiverzity, zejména ve smyslu dočasného narušení stanovišť nebo omezení pohybu živočichů v etapě výstavby, je minimalizováno prostřednictvím navržených opatření – například vedením trasy v podzemí, úpravou staveništních ploch, vegetačními úpravami a režimem prací. Zásah se nikde nedotýká významné populace zvláště chráněných druhů, ani větší plochy cenného biotopu. Zásahy do stanovišť se týkají vždy jen malých ploch běžně zastoupených typů biotopů, které jsou obdobně rozšířené i v okolí. Příslušná zmírňující opatření jsou součástí podmínek závazného stanoviska a jejich realizací bude zajištěno, že záměr nebude mít nepříjemný dopad na biologickou rozmanitost dotčeného území.

V souvislosti se záměrem se nepředpokládají negativní vlivy na lokality soustavy NATURA 2000. Nejbližší evropsky významnou lokalitou (dále také „EVL“) je EVL CZ0113773 Praha – Petřín, která se nachází ve vzdálenosti cca 1 km jihovýchodně od osy tunelů ve Střešovicích. Záměr zároveň nezasahuje do žádné ptačí oblasti soustavy NATURA 2000, a v jeho okolí se žádná ptačí oblast nenachází. Magistrát hlavního města Prahy ve svém stanovisku dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (pod č.j. MHMP 1748715/2024, ze dne 3. 9. 2024) vyloučil možnost vlivu záměru na lokality soustavy

NATURA 2000. Vzhledem k trasování železniční trati v podzemí, charakteru stavebních prací a přijatým opatřením nedojde k ovlivnění předmětů ochrany těchto lokalit ani k narušení jejich celistvosti.

Z hlediska vlivu záměru na územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“) přepracovaná dokumentace EIA konstatuje, že záměr ÚSES nezasahuje a jeho realizací nedojde k narušení funkčnosti prvků ekologické stability. Záměr v hloubce 50 - 80 m podchází raženými tunely funkční lokální biocentrum L1/185. Záměr zároveň nezasahuje do žádných registrovaných významných krajinných prvků (dále také „VKP“). V území se nenachází žádné VKP ze zákona, jako jsou vodní toky, jejich nivy a lesní pozemky. Nejbližší chráněné území, přírodní památka Střešovické skály, je lokalizována jižně od jejího ochranného pásma podcházena v hloubce cca 50 - 70 m raženým tunelem v délce cca 140 m.

Z provedených posouzení krajinného rázu, která jsou součástí přepracované dokumentace EIA, vyplývá, že záměr představuje únosný zásah do krajinného rázu. Vzhledem k tomu, že většina trasy je vedena v podzemí a viditelné části stavby se nacházejí převážně v zastavěném nebo technicky přetvořeném území, nebude charakteristický ráz krajiny výrazně narušen. Vliv na krajinný ráz je hodnocen jako akceptovatelný.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožňovaly realizaci záměru. V rámci předložené přepracované dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, nepřinese výstavba ani provoz záměru významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopisem ze dne 11. 10. 2024 MŽP rozeslalo přepracovanou dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla přepracovaná dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené přepracované dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o přepracované dokumentaci EIA na úřední desce dotčeného kraje. Informace o přepracované dokumentaci EIA byla zveřejněna 17. 10. 2024 na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy. Termín pro vyjádření k přepracované dokumentaci EIA uplynul dne 18. 11. 2024.

K přepracované dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 48 vyjádření (2 vyjádření DÚSC, 3 vyjádření DO, 7 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 1 vyjádření ostatního orgánu státní správy, 35 vyjádření z řad veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 3 vyjádření (2 vyjádření ostatních orgánů státní správy a 1 vyjádření ostatního subjektu). Obdržená vyjádření obsahovala připomínky k následujícím hodnoceným oblastem a způsobu posouzení: výběr varianty trasování tunelu (nesouhlas s trasou JIH ÚVN a požadavek na posouzení varianty STŘED), možné negativní vlivy stavby a provozu tunelu na statiku a stavebně-technický stav okolních objektů (včetně památkově chráněných), geologickým a hydrogeologickým podmínkám, kumulativní vlivy s dalšími záměry, vibrace a hluk (včetně nízkofrekvenčního hluku) a jejich dopady na veřejné zdraví a vlivům na přírodu a krajinu. Veškerá obdržená vyjádření k přepracované dokumentaci

EIA, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k přepracované dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány. Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 2 vyjádření ostatních orgánů státní správy (vyjádření Ministerstva obrany a Povodí Vltavy, s.p.) a 1 vyjádření ostatního subjektu (vyjádření Ústřední vojenské nemocnice). Povodí Vltavy ve vyjádření k přepracované dokumentaci požaduje doplnění informací o nakládání s vodami z tunelů (zejména drenážními a technologickými), prověření kapacity navazujících odvodňovacích systémů a dopracování projektové dokumentace v souladu s vodním zákonem a normami. Dále požaduje podrobný hydrogeologický průzkum a monitoring hladiny podzemních vod, včetně ověření vlivu na studny a tepelná čerpadla, s důrazem na ochranu podzemních a povrchových vod před znečištěním i kvantitativním ovlivněním během výstavby i provozu. Ministerstvo obrany vydalo aktualizované souhlasné stanovisko k dokumentaci, a to za podmínek ochrany funkčnosti a rozvoje Ústřední vojenské nemocnice (dále také „ÚVN“), nad jejímž areálem je vedena část tunelu. Požaduje zpracování znaleckého posudku a studie rizik do konce roku 2025, přijetí opatření eliminujících negativní dopady stavby a provozu, zajištění trvalého monitoringu areálu, zachování provozuschopnosti ÚVN a uzavření smluvního rámce mezi oznamovatelem a ÚVN do poloviny roku 2025. ÚVN vydala souhlasné stanovisko k dokumentaci, a to pouze za podmínek zajištění ochrany provozu a rozvoje ÚVN. Podmínky uvedené ve vyjádření ÚVN jsou obdobné jako podmínky Ministerstva obrany (vypracování znaleckého posudku a studie rizik do konce roku 2025, přijetí opatření k eliminaci negativních dopadů stavby a provozu na areál, zajištění trvalého monitoringu, zachování provozuschopnosti nemocnice a uzavření smluvního rámce s oznamovatelem do poloviny roku 2025).

Výše uvedená vyjádření, která byla zaslána po uplynutí lhůty stanovené dle § 8 odst. 3 zákona (vyjádření Ministerstva obrany, Ústřední vojenské nemocnice a Povodí Vltavy, s.p.), obsahují podstatné nové skutečnosti, ke kterým je nezbytné přihlédnout. V souladu se zásadou materiální pravdy, zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), mají správní orgány povinnost zohlednit všechny relevantní skutečnosti, které mohou ovlivnit výsledné rozhodnutí. S ohledem na tuto zásadu bylo přiměřeně využito ustanovení § 50 správního řádu, které umožňuje správnímu orgánu přihlédnout k nově zjištěným skutečnostem, a § 154 správního řádu, který upravuje postup při hodnocení podkladů a vyjádření účastníků řízení. Přestože se v tomto případě jedná o vyjádření zaslána po zákonem stanovené lhůtě, jejich obsah představuje informace zásadního významu pro posouzení záměru. Ve vztahu k výše uvedenému bylo nezbytné k jejich obsahu přihlížet, a tedy v posudku bylo přistoupeno k jejich vypořádání a ke zohlednění jejich obsahu. Tím je zajištěno, že posouzení záměru je kompletní a odráží všechny relevantní skutečnosti. Obdobně k těmto vyjádřením přistupuje i MŽP, čímž je zachován princip materiální pravdy a zajištěna komplexnost posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Dne 18. 12. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zveřejnilo ji dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce hlavního města Prahy zveřejněna dne 19. 12. 2024.

Dopisem ze dne 20. 12. 2024 MŽP zaslalo zpracovateli posudku, Ing. Petrovi Mynářovi všechny dostupné podklady pro zpracování posudku. Zpracovatel podklady obdržel dne 30. 12. 2024 a lhůta pro zpracování posudku tak plynula do 28. 2. 2025.

Veřejné projednání přepracované dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 7. 1. 2025 od 15:00 hodin v Kongresovém centru Masarykovy koleje, Thákurova 550/1, 160 00 Praha 6 - Dejvice. Veřejné projednání se konalo prezenční formou v souladu s § 17 odst. 1 zákona. Na základě § 3 odst. 4 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 453/2017 Sb.“) příslušný úřad konstatuje, že prezenční forma veřejného projednání byla vybrána po ověření, že u předmětného záměru s ohledem na jeho umístění, charakter, rozsah dotčeného území a s ohledem na uvažovaný termín veřejného projednání nenastala žádná z okolností, které vyhláška č. 453/2017 Sb. indikativně stanovuje jako důvod pro možnost a vhodnost konání distanční formy veřejného projednání, přičemž příslušný úřad pro distanční formu veřejného projednání neshledal ani žádnou jinou okolnost ve vyhlášce č. 453/2017 Sb. neuvedenou. V takovém případě se podle § 3 odst. 3 vyhlášky č. 453/2017 Sb. veřejné projednání koná v prezenční formě. Ze stejných důvodů, pro které nebyla vybrána distanční forma, a dále z důvodu zjevné neúčelnosti nebylo přistoupeno ani k formě kombinované.

Na veřejném projednání zástupce oznamovatele seznámil přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zástupce zpracovatele přepracované dokumentace EIA poté seznámil účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku shrnul obsah podkladů, které dosud obdržel pro zpracování posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě v rámci lhůty pro vyjádření k přepracované dokumentaci EIA (rozsah oblastí připomínek je tedy shodný). Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stran (oznamovatelem, zpracovatelem přepracované dokumentace EIA, zástupci MŽP) reagováno. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 14. 3. 2025 pod č. j.: MZP/2025/710/193.

Zpracovatel posudku požádal dne 17. 2. 2025 o prodloužení lhůty pro vypracování posudku, a to s ohledem na složitost předmětného záměru a na značné množství obdržených připomínek. Dne 25. 2. 2025 MŽP tuto lhůtu prodloužilo sdělením č. j. MZP/2025/710/638.

Dne 20. 3. 2025 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný Ing. Petrem Mynářem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku na základě přepracované dokumentace EIA, obdržených vyjádření k přepracované dokumentaci EIA, závěrů z veřejného projednání, doplňujících informací a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v přepracované dokumentaci EIA, dospěl k závěru, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 33 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě

kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 17. 6. 2025.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci přepracované dokumentace EIA vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, vlivy na zvláště chráněná území). Určité vlivy předmětného záměru se mohou projevit i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (zejména vlivy záměru na akustickou situaci, ovzduší a vody). Realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v přepracované dokumentaci EIA a jejich přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení přepracované dokumentace EIA, obdržených vyjádření a na základě veřejného projednání doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, přepracované dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy, a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu závazného stanoviska uvedeno celkem 33 podmínek (s řadou dílčích bližších specifikací) pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 5 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek závazného stanoviska byly zahrnuty podmínky vyplývající z dokumentace EIA, obdržených vyjádření a navržených zpracovatelem posudku. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Přesto byly do souboru podmínek zahrnuty podmínky č. 3, 4, 5 a 29 tohoto závazného stanoviska, které jsou úzce spojeny s charakterem záměru uvedeným v kapitole B.I.6 a zároveň tyto podmínky reflektují připomínky obsažené ve vyjádřeních k předložené dokumentaci. K jejich zařazení došlo proto, že se týkají klíčových aspektů ražby tunelů, hydrogeologických poměrů a ochrany okolní zástavby, které byly v obdržených vyjádřeních akcentovány. Uvedené podmínky představují zásadní preventivní

opatření k zajištění stability území, ochraně podzemních vod a ochraně staveb v nadloží před případnými negativními vlivy výstavby. Do souboru podmínek byly dále zahrnuty podmínky, které vyplynuly z procesu hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a jsou stanoveny za účelem eliminace negativních vlivů záměru na konkrétní složky životního prostředí. Podmínky navržené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku formálně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah.

Podmínky závazného stanoviska přihlížejí k charakteru předmětného záměru a charakteristikám prostředí, do kterého je umístěn. Ve stanovených podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru i jeho vlastní realizaci a provoz záměru.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 32 podmínek k minimalizaci, zmírnění, kompenzaci a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínky uvedené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. gramaticky upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, u některých podmínek došlo k jejich technickému zpřesnění, resp. zpřesnění jednoznačnosti interpretace jednotlivých podmínek, upřesnění časového rozhraní stanovených opatření, popř. ke konkretizaci následných kroků (zohlednění výstupů), které z naplnění příslušné podmínky vyplývají. U podmínky č. 1 došlo k vypuštění specifikace pouze pro Střešovické tunely, příslušný úřad přistoupil ke zobecnění požadavku doložení a smluvnímu zajištění prostor pro uložení vytěžených objemů rubaniny ze stavby jak ražených tunelů, tak hloubených tunelů. V rámci podmínky č. 9 došlo ze strany příslušného úřadu k přesnějšímu určení prostoru Mezideponie IV, tak, aby bylo zajištěno úplné vyloučení prostoru z rozsahu stavby. Dále došlo ke sloučení obdobných podmínek do jedné podmínky – týká se v posudku navržených podmínek č. 13 a 14 (sloučeny v podmínce č. 13 tohoto závazného stanoviska), kde příslušný úřad zároveň přistoupil k úpravě navržených termínů tak, aby byly reálně splnitelné a aby zohlednily dobu, která uplynula od uplatnění vyjádření, v nichž byly termíny navrženy, do vydání tohoto závazného stanoviska. V návaznosti na sloučení navržených podmínek č. 13 a 14 posudku do podmínky č. 13 tohoto závazného stanoviska byly všechny následující podmínky v rámci tohoto závazného stanoviska oproti navrženým podmínkám v posudku přečíslovány. Dále příslušný úřad u navržené podmínky č. 29 v posudku (podmínka č. 28 tohoto závazného stanoviska) doplnil opatření pro přechodné období v případě ztráty nebo snížení hladiny podzemních vod.

Podmínka č. 1 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na jednoznačné definování lokalit pro uložení nebo využití vytěžené rubaniny, včetně vyhodnocení souvisejících vlivů konkrétního zvoleného řešení. Uložení požadavku na splnění podmínky v rámci dokumentace pro povolení záměru je dáno na jisto, že bez smluvního zajištění finálního místa (míst) pro uložení rubaniny není možné dokumentaci pro povolení záměru předložit stavebnímu úřadu a zahájit řízení o povolení záměru. Uložení rubaniny bude předmětem samostatného projektu, který bude

součástí dokumentace pro povolení záměru, smyslem podmínky je tedy zajištění koordinace se záměrem, včasného zajištění kapacity a její proveditelnosti z hlediska vlivů na životní prostředí.

Podmínka č. 2 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována a doplněna zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na zajištění podrobného geologického a hydrogeologického průzkumu dotčeného území, který je nezbytný jak pro provedení podrobné projektové dokumentace s ohledem na dimenzování stavby, a tedy zajištění její bezpečnosti, tak pro podrobné zjištění referenčního stavu podzemních vod, a tedy zajištění jejich ochrany.

Podmínka č. 3 vyplývá z kapitoly B.I.6 dokumentace a byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 2 s ohledem na zajištění a minimalizaci kvantitativního a kvalitativního ovlivnění podzemních vod.

Podmínka č. 4 vyplývá z kapitoly B.I.6 dokumentace a byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 2 s ohledem na přítomnost a potenciální ovlivnění geologických a hydrogeologických objektů, umístěných v dotčeném území, včetně opatření pro ochranu jejich funkce.

Podmínka č. 5 vyplývá z kapitoly B.I.6 dokumentace a byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 2 s ohledem na udržení kvantitativního stavu podzemních vod ve vztahu ke způsobu provádění stavby.

Podmínka č. 6 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována a doplněna zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 2 s ohledem na zajištění kvantitativního a kvalitativního stavu povrchových vod.

Podmínka č. 7 byla navržena zpracovatelem posudku a dále rozvádí požadavky podmínky č. 2 s ohledem na upřesnění charakteru geologického prostředí ve vztahu k podmínkám pro šíření vibrací a případný optimalizovaný návrh antivibračních opatření.

Podmínka č. 8 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na dokladování způsobu vysušení rubaniny ve vztahu k ochraně podzemních vod. Při nevhodném způsobu vysušení rubaniny může docházet k vymývání jemných částic, kalů či zbytků technologických látek (např. cementačních nebo těsnicích směsí, olejů a maziv), které by mohly znečistit půdní prostředí a ohrozit jakost podzemních vod v dotčeném území. Požadavek na doložení navrženého způsobu vysušení rubaniny v projektové dokumentaci proto umožní předem posoudit vhodnost technického řešení, přijmout případná doplňující opatření (např. utěsnění ploch, odvodnění s předčištěním apod.) a zajistit, že při manipulaci s rubaninou nedojde k negativnímu ovlivnění hydrogeologických poměrů ani jakosti podzemních vod.

Podmínka č. 9 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na úplné vyloučení tohoto

prostoru z rozsahu stavby, resp. dočasného zařízení staveniště, z důvodu jeho střetu se zázemím Pražského hradu i faktické nadbytečnosti této kapacity.

Podmínka č. 10 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na zjištění aktuálního stavu mimolesní zeleně ve vztahu k rozsahu stavby, včetně jejich další ekologické funkce. Cílem této podmínky je zajistit, aby byla před realizací záměru detailně zmapována a zhodnocena stávající vegetace mimo les, zejména jednotlivé stromy a porosty.

Podmínka č. 11 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na zpracování projektu komplexních vegetačních úprav v rámci dokumentace pro povolení záměru zahrnující projednání s příslušnými orgány, návrh náhradní výsadby, druhové složení dřevin s ohledem na místní podmínky, zajištění funkce vegetace a ochranu dřevin během stavebních prací. Cílem podmínky je zajistit ochranu stávající zeleně a její vhodnou obnovu při realizaci záměru.

Podmínka č. 12 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje upřesnění druhů a způsobu nakládání s odpady z demolic, včetně odpadů obsahujících azbest, v rámci dokumentace pro povolení záměru či další projektové přípravy. Cílem podmínky je zajistit řádné a bezpečné nakládání s odpady z demolic

Podmínka č. 13 byla formulována zpracovatelem posudku na základě připomínek v rámci obdržených vyjádření k dokumentaci. Tato vyjádření byla formulována po jednáních mezi oznamovatelem (Správa železnic, s.o.), Ministerstvem obrany a ÚVN (o jejichž konání bylo MŽP informováno neformálně); obsah vyjádření má oznamovatel k dispozici včetně seznamu přístrojů uvedeného v části podmínky č. 13 d) a podmínka č. 13 pro předmětný záměr závazně promítá požadavky, na nichž se oznamovatel s dotčenými subjekty (ÚVN a MO) v rámci jednání dohodl. Podmínka tedy stanovuje požadavky Ministerstva obrany a Ústřední vojenské nemocnice pro ochranu státem chráněných zájmů Ústřední vojenské nemocnice. Jde o úplné znění požadavků, termín pro uzavření smluvních vztahů s ÚVN byl nicméně oproti původnímu návrhu, který vychází z obdržených vyjádření, upraven s ohledem na datum vydání tohoto závazného stanoviska a návaznost na postup přípravy projektové dokumentace, aby byla zajištěna reálná možnost jejich uzavření v koordinaci s dotčeným subjektem a včasné zpracování výsledků dohody do navazujících stupňů dokumentace. Rozsah smluvních ujednání je plně v režii smluvních stran. Rovněž potřeba uzavření smluv je v jejich režii. Plnění podmínky lze doložit uzavřenou smlouvou nebo přípisem potvrzeným oběma stranami, ve kterém bude potvrzeno, že se domluvily smluvně, nebo případně i mimosmluvně. Byť byl významný, resp. neakceptovatelný vliv záměru na hmotný majetek tímto závazným stanoviskem obecně vyloučen, cílem podmínky je vyloučení rizik jakéhokoliv dalšího vlivu záměru na hmotný majetek (ÚVN), který by mohl být s ohledem na specifika tohoto hmotného majetku nepřijatelný pro ÚVN nebo MO. K vyloučení tohoto vlivu proto podle stanovené podmínky dojde formou a způsobem, který bude přímo domluven mezi oznamovatelem a dotčenými subjekty (ÚVN a MO).

Podmínka č. 14 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na včasné a úplné informování obyvatel dotčeného území, včetně řešení dotazů a podnětů, za účelem minimalizace vlivů na psychickou pohodu obyvatel.

Podmínka č. 15 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na koordinaci záměru s navazujícími stavbami pro omezení spolupůsobících účinků, resp. vyloučení opakovaného zásahu do území. Cílem podmínky je omezení potenciálních spolupůsobících vlivů.

Podmínka č. 16 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na omezení negativních vlivů osvětlení staveniště za účelem minimalizace vlivů na psychickou pohodu obyvatel. Cílem podmínky je minimalizovat světelné znečištění a nepříznivý vliv na pohodu obyvatel.

Podmínka č. 17 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje opatření na vyloučení a minimalizaci vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší. Cílem podmínky je snížit prašnost a emise, chránit kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.

Podmínka č. 18 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje opatření na vyloučení a minimalizaci vlivů stavebních prací na povrchové a podzemní vody. Cílem podmínky je zabránit znečištění vod a ochránit vodní zdroje.

Podmínka č. 19 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje opatření na vyloučení a minimalizaci vlivů hluku ze stavební činnosti. Hodnocení hluku ze stavební činnosti pro vybrané činnosti výstavby provedené v rámci dokumentace vlivů na životní prostředí nevyloučilo, že v by lokalitě Dejvice mohlo při hloubení tunelu potenciálně dojít v některých chráněných venkovních prostorech staveb k překročení hygienického limitu 65 dB (den, 7-21 h). Z tohoto důvodu byla akustickou studií navržena organizační a provozní opatření, mj. omezení počtu vlakových souprav přepravujících stavební materiál a odtěžený materiál v době výluky pravidelné železniční dopravy. Stanovený limit 8 párů vlaků v denní a 2 párů v noční době vychází z výsledků akustického hodnocení a představuje opatření nezbytné k zajištění dodržení hygienických limitů hluku a ochrany obyvatel v dotčené lokalitě. Cílem podmínky tedy je na základě konkrétní organizace stavebních prací (harmonogramu prací a nasazení techniky) dokladovat splnění požadavků příslušných předpisů a tím snížit nepříznivý vliv hluku na obyvatele a okolní prostředí.

Podmínka č. 20 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 12 pro případ zjištění výskytu azbestu a stanovuje zásady pro nakládání s tímto odpadem. Cílem podmínky je zajistit bezpečné odstraňování azbestu a ochranu zdraví.

Podmínka č. 21 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na zjištění potenciální staré ekologické zátěže v prostoru staré části Teplárny Veleslavin a stanovení odpovídajícího způsobu nakládání s výkopovým materiálem z tohoto prostoru. Cílem podmínky je minimalizovat riziko šíření znečištění do okolí.

Podmínka č. 22 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na zajištění biologického dozoru při výstavbě pro zajištění odborného řešení aktuálně zjištěných biologických skutečností při výstavbě záměru a koordinaci prací ve vztahu k ochraně přírodních prvků dotčeného území. Cílem podmínky je ochrana přírody a koordinace prací s ohledem na životní prostředí.

Podmínka č. 23 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 22 s ohledem na zjištění stavu území bezprostředně před zahájením výstavby a případné realizace souvisejících opatření pro minimalizaci vlivů na biotu dotčeného území.

Podmínka č. 24 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka dále rozvádí požadavky podmínky č. 22 s ohledem na stanovení obecných a zvláštních požadavků na kácení dřevin, nakládání s vytěženou dřevní hmotou a ochrany dřevin určených k zachování. Stanovení období vegetačního klidu pro kácení dřevin představuje obecně platné pravidlo, které je v tomto závazném stanovisku uvedeno z důvodu návaznosti další části podmínky umožňující výjimku z tohoto pravidla na základě ohledání biologickým (ekologickým) dozorem. Současně je tím zajištěna ochrana hnízdicích ptáků a dalších živočichů vázaných na dřeviny v době jejich aktivní sezóny. Ustanovení o ponechání senescentních dřevin a mrtvého dřeva v lokalitě pak přispívá k zachování biologické rozmanitosti území a k podpoře druhů vázaných na tyto mikrobioty.

Podmínka č. 25 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na závěrečnou úpravu prostorů dotčených výstavbou přírodě blízkým způsobem, zároveň se zjištěním a případnou eliminací invazních druhů rostlin. Cílem podmínky je obnova přírodě blízkého stavu a prevence šíření invazních druhů.

Podmínka č. 26 byla formulována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavky na dokladování skutečných environmentálních parametrů záměru a vlivů jeho výstavby v rámci zkušebního provozu záměru. Požadavky jsou dále rozvedeny v podmínkách č. 28 až 32. Cílem podmínky je získat údaje pro případné úpravy provozu a ochranu životního prostředí.

Podmínka č. 27 byla formulována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na zajištění průběžné provozní údržby záměru s ohledem na dlouhodobou udržitelnost jeho environmentálních parametrů. Cílem podmínky je dlouhodobá udržitelnost záměru a jeho environmentálních funkcí.

Podmínka č. 28 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na monitoring stavu podzemních vod v území dotčeném výstavbou záměru, jeho zjištění před zahájením výstavby a následné vyhodnocení po ukončení výstavby, včetně řešení případně vzniklých škod. Cílem podmínky je ochrana podzemních vod a dostupnosti vody pro uživatele.

Podmínka č. 29 vyplývá z kapitoly B.I.6 dokumentace a byla formulována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na monitoring stavu stavebních objektů v území dotčeném výstavbou záměru, jeho zjištění před zahájením výstavby a následné vyhodnocení po ukončení výstavby, včetně řešení případně vzniklých škod. Cílem podmínky je prevence a řešení případných škod způsobených stavbou.

Podmínka č. 30 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci. Podmínka stanovuje požadavek na monitoring stavu hlavních komunikací používaných pro výstavbu včetně přilehlých stavebních objektů, jeho zjištění před zahájením výstavby a následné vyhodnocení po ukončení výstavby, včetně řešení případně vzniklých škod. Cílem podmínky je zajištění bezpečnosti a minimalizace škod na infrastruktuře a majetku.

Podmínka č. 31 vyplývá z navržených opatření obsažených v dokumentaci a byla modifikována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na monitoring vibrací z provozu záměru s ohledem na dokladování dodržení požadavků relevantních předpisů, včetně řešení případných dodatečných opatření. Cílem podmínky je zajistit dodržení limitů vibrací a ochranu staveb a obyvatel.

Podmínka č. 32 byla formulována zpracovatelem posudku. Podmínka stanovuje požadavek na monitoring hluku z provozu záměru s ohledem na dokladování dodržení požadavků uvedeného nařízení, včetně řešení případných dodatečných opatření. Cílem podmínky je zajistit dodržení limitů hluku a ochranu obyvatel.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále také jen „proces EIA“). V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace EIA, dotčenými územními samosprávnými celky, dotčenými orgány, veřejností a dotčenou veřejností a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

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

Předmětem záměru je zdvoukolejnění, elektrifikace a zatunelování železniční trati v úseku mezi ŽST Praha-Dejvice (mimo) a ŽST Praha-Veleslavín (mimo), a to převážně v nové stopě. Celková délka úseku bude 4,073 km, celý úsek je tunelový. Součástí je soustava tří na sebe navazujících tunelů (hloubený tunel Dejvice, ražené Střešovické tunely a hloubený tunel Veleslavín) o celkové délce cca 4,073 km, přičemž převážně ražené provedení minimalizuje trvalé záborové plochy. Hloubený tunel Dejvice plynule přechází do ražených Střešovických tunelů, které dále ústí do hloubeného tunelu Veleslavín. Tím vzniká souvislý tunelový úsek mezi oběma železničními stanicemi bez přerušení na povrchu. Řešená trať je navržena jako dvoukolejná, plně elektrizovaná, se zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a dálkovým řízením provozu.

Hloubené tunely Dejvice a Veleslavín jsou realizovány v otevřených jámách pažených kotvenými stěnami nebo vysvahovaných tam, kde to geotechnické podmínky dovolí; ve skalním podloží je použito kotveného svažování se stříkaným betonem. Ražené Střešovické tunely vznikají metodou EPB–EPBS TBM s okamžitě instalovaným prefabrikovaným ostěním (Φ 8,7/9,6 m, tl. 450 mm) a dvojitém gumovým těsněním, čímž se omezují poklesy masivu, extruze

i konvergence. Veškerá rubanina (cca 790 000 m³) je dopravována pásovými dopravníky do stavebního dvoru Dejvice, kde se dočasně ukládá; odtud bude prioritně odvážena po železnici v letech 2026–2028 (denní objem cca 2 500 m³, 7 souprav vozu Ua). Ražené a hloubené tunely, plná elektrifikace trati a železniční odvoz výrubu představují environmentálně příznivé řešení, jehož hlavní vliv spočívá v realizaci tunelů, popř. v provozním hluku a vibracích, jež však zůstávají v akceptovatelných mezích.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny taktéž jako akceptovatelné s tím, že pro minimalizaci vlivů záměru jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky. Hlavní vliv záměru představuje samotná realizace tunelů (včetně dočasných výkopů, stavební dopravy a technologie), přičemž v období provozu bude dominantním faktorem hluk a vibrace z provozu trati.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Významné negativní vlivy předmětného záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví byl hodnocen na základě autorizovaného posouzení vlivů na veřejné zdraví (MUDr. Bohumil Havel, srpen 2021), které je přílohou dokumentace EIA. Posouzení bylo zpracováno v souladu s metodikou HRA (Health Risk Assessment), aplikovanou dle aktualizované verze 5 autorizačního návodu AN 15/04 Státního zdravotního ústavu. Předmětem posouzení byly zejména vlivy hluku spojené s provozem železniční dopravy. Aktualizace posouzení vlivů na veřejné zdraví z roku 2021 nebyla provedena, neboť aktualizované akustické studie z roku 2024 nevedly ke změně vstupních parametrů rozhodných pro hodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Na základě výsledků akustické studie zpracované k dokumentaci EIA se předpokládá výrazné snížení úrovně hlukové zátěže v obytné zástavbě v okolí záměru. Díky vedení trasy v podzemí dojde ke snížení počtu obyvatel vystavených hluku nad 65 dB z několika tisíc na několik stovek. Vyhodnocení dále uvádí, že počet osob vysoce obtěžovaných hlukem a osob rušených ve spánku se sníží přibližně o 85 % oproti výchozímu stavu. Hodnoty hlukových ukazatelů byly porovnány s doporučeními Světové zdravotnické organizace (WHO), podle nichž by noční hladina hluku (L_{night}) neměla překročit 40 dB. Při hladinách nad 55 dB již dochází ke zdravotně významným účinkům v podobě poruch spánku, zvýšené stresové zátěže a vyššího rizika kardiovaskulárních onemocnění. Současně dojde ke snížení i denní hlukové zátěže v obytných oblastech, což se projeví poklesem počtu osob obtěžovaných hlukem během denní doby. Z hlediska denní zátěže

WHO upozorňuje na negativní účinky dlouhodobého vystavení zvýšeným hladinám hluku, zejména na obtěžování, stresovou zátěž a snížení kvality života obyvatel.

Souběžně se snížením hlukové zátěže dojde i k eliminaci emisí z dieselových hnacích vozidel vlivem plné elektrifikace trati. Tím dojde k odstranění lokálních emisí oxidu dusičitého, suspendovaných částic a dalších znečišťujících látek. Vliv záměru na kvalitu ovzduší je proto v provozní fázi hodnocen jako nevýznamný. Celkové hodnocení vlivů na veřejné zdraví v provozní fázi záměru je pozitivní. Dochází k eliminaci hlavních negativních faktorů (hluk, znečištění ovzduší), a tím i ke snížení zdravotních rizik pro obyvatelstvo v dotčeném území.

Vlivy na obyvatelstvo v etapě výstavby jsou klasifikovány jako dočasné, středně velké až středně významné. Tyto vlivy jsou však při dodržení navržených opatření považovány za akceptovatelné. Opatření zahrnují např. časovou regulaci hlučných činností, používání strojů s odpovídajícími tlumiči hluku, kontrolu stavební dopravy a realizaci opatření proti prašnosti (např. kropení komunikací). Práce budou prováděny v souladu s hygienickými limity dle platné legislativy. Pozitivním doprovodným efektem realizace záměru je odstranění tzv. dělicího efektu železniční trati a možnost nové urbanistické a dopravní funkce původní trasy. Vymístění železniční dopravy z obytné zástavby v úseku Dejvice–Veleslavín dále přispěje ke snížení negativních vlivů na kvalitu života obyvatel.

V rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly dále posouzeny účinky vibrací a vlivy na psychickou pohodu obyvatelstva. Vibrace vznikající při výstavbě ražených tunelů budou limitovány stanovením omezujících podmínek pro trhačí práce dle ČSN 73 0040. Jejich intenzita bude průběžně sledována seismickými měřeními a dimenzována tak, aby nebyly překročeny hygienické limity pro chvění staveb ani pro expozici obyvatel. V etapě provozu je působení vibrací hodnoceno jako nevýznamné; antivibrační opatření nejsou nutná, neboť výpočty prokázaly, že i bez jejich použití jsou hodnoty hluboko pod hygienickými limity.

Psychická pohoda obyvatel bude během výstavby ovlivněna zejména zvýšenou dopravní zátěží, prašností a lokálním hlukem z provozu stavebních strojů. Tyto vlivy jsou dočasné a budou minimalizovány organizačními opatřeními, jako je časová regulace hlučných činností, omezení nočních prací, zajištění informovanosti veřejnosti o postupu výstavby a zřízení komunikační linky pro podněty obyvatel. Po uvedení trati do provozu dojde k výraznému zlepšení psychické pohody obyvatel – odstraněním stávající železniční dopravy z povrchu v dotčeném území se sníží hluk, vibrace i vizuální bariéra, čímž se zlepší kvalita života a psychická pohoda obyvatel v dotčených městských částech.

V rámci demoličních prací nelze vyloučit výskyt stavebních materiálů s obsahem azbestu, a proto bude s těmito odpady nakládáno podle požadavků § 21 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací bude zpracován plán prací s azbestem stanovující technologické postupy, ochranná opatření a způsob nakládání s odpadem. Odpad obsahující azbest bude bezpečně odstraňován v uzavřených, neprodyšných obalech opatřených označením „obsahuje azbest“ a následně odvážen na skládku určenou pro tento druh odpadu. Tímto postupem bude zajištěno, že při demolici a výstavbě nedojde k ohrožení veřejného zdraví ani životního prostředí.

Technické a technologické řešení záměru tedy umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů). Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví přitom vyplývá přijatelné ovlivnění obyvatel přímo dotčeného území spojené s výrazným snížením počtu dotčených obyvatel oproti stávajícímu vedení železniční trati. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření (např. regulace pracovní doby, protiprašná opatření, informování veřejnosti, sledování hlukové a imisní zátěže, opatření pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci zejména s azbestem) jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska a zajišťují minimalizaci dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví jak v etapě výstavby, tak i v etapě provozu záměru.

Vlivy na ovzduší a klima

Významné negativní vlivy předmětného záměru na ovzduší a klima byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv na ovzduší byl hodnocen na základě závěrů Rozptylové studie – etapa výstavby (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., červenec 2024), která je uvedena jako Příloha 9 dokumentace EIA. Rozptylová studie byla zpracována podle metodiky SYMOS 97 (verze 2013) s využitím emisních faktorů modelu MEFA 13 pro stavební činnosti. Modelová oblast výpočtů byla rozdělena do dvou výpočtových zón – Dejvice–Stromovka a Veleslavin – a pokrývá exponovaná území přiléhající k výkopům a stavebním plochám. Imisní pozadí dotčeného území dle údajů ČHMÚ je podlimitní (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$, CO , benzen a benzo(a)pyren), přičemž maximální koncentrace benzo(a)pyrenu se v letech 2022–2023 pohybovaly těsně pod imisním limitem.

Ve fázi výstavby jsou hlavními zdroji emisí stavební stroje, manipulace s materiály a doprava rubaniny. Rozptylová studie konstatuje, že při předpokládaných objemech výkopových hmot a zvolených trasách dopravy je možné vlivy na kvalitu ovzduší považovat za akceptovatelné. Výpočty potvrzují, že ve všech sledovaných lokalitách (výpočtové body v obytné zástavbě) nedojde k překročení legislativních limitů – roční příspěvek PM_{10} nepřekročí hodnotu $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, u NO_2 nepřesahuje $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a hodinový příspěvek NO_2 se pohybuje do $0,40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hodnoty $\text{PM}_{2,5}$ nepřesahují $0,24 \mu\text{g}/\text{m}^3$, příspěvky benzo(a)pyrenu jsou do $0,0072 \text{ ng}/\text{m}^3$.

Při dodržení navržených opatření v dokumentaci EIA (např. pravidelné kropení a odsávání v místech ražby, krytí a navlhčování sybkých nákladů, oplach kol vozidel, instalace mobilních filtrů prachových částic, kontinuální monitoring kvality ovzduší) jsou emise z výstavby považovány za zvládnutelné a v souladu s příslušnými imisními limity. Studie rovněž uvádí, že z hlediska trvání a prostorového rozsahu jde o vliv malého až středně významného charakteru.

Vliv na kvalitu ovzduší v etapě provozu lze s ohledem na plnou elektrickou trakci vyloučit, neboť trať neprodukuje přímé emise z lokomotiv. Všechny provozované vlakové soupravy budou elektrické a nebudou vybaveny spalovacími motory. Záměr navíc přispívá k žádoucímu přesunu části osobní dopravy z automobilové na železniční. Předpokládaný přechod až 10–15 % cestujících přinese i nepřímé zlepšení kvality ovzduší v širším území, a to snížením emisí z individuální automobilové dopravy (např. snížení příspěvku NO_2 a PM_{10} v okolí komunikací přilehlých k trati).

Hodnocení vlivů na klima vychází ze samostatné odborné studie Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, červenec 2024), která je uvedena jako Příloha 15 dokumentace EIA. Záměr neprodukuje přímé emise skleníkových plynů, neboť trať je plně elektrifikována, a jeho provozním zdrojem emisí není spalování fosilních paliv. Z hlediska mitigace změny klimatu záměr podporuje přechod na environmentálně příznivější formu dopravy a snižuje specifickou uhlíkovou stopu přepravy. Dlouhodobé modely ukazují, že přechod části cestujících ze silniční na drážní dopravu povede ke snížení emisí CO₂ ve sledovaném území.

Z hlediska adaptace na změnu klimatu dokumentace navrhuje opatření v souladu s Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu a Klimatickým plánem hl. m. Prahy. Tunelové vedení minimalizuje zásahy do povrchu a snižuje ohřev urbanizovaného prostředí. V prostoru portálů budou realizovány vegetační úpravy a retenční a vsakovací prvky, které slouží ke zmírnění efektu městského tepelného ostrova a podpoře přirozeného hospodaření s dešťovými vodami.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí bylo upozorňováno na skutečnost připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek. V rámci posudku bylo ověřeno, že rozptylová studie je řešena v souladu se stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V současné době však již byla schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM₁₀ z dosavadních 40 µg/m³ na 20 µg/m³, pro PM_{2,5} z 20 µg/m³ na 10 µg/m³ a pro NO₂ z 40 µg/m³ na 20 µg/m³; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM₁₀ z 50 µg/m³ na 45 µg/m³ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity 25 µg/m³ pro PM_{2,5} a 50 µg/m³ pro NO₂ (oba s povoleným počet překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO₂ ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z 5 µg/m³ na 3,4 µg/m³. Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Technické a technologické řešení záměru umožňuje dodržení požadavků zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, a příslušných vyhlášek (např. vyhlášky č. 415/2012 Sb.). Provozní vliv na ovzduší a klima je s ohledem na elektrickou trakci vyloučen, pro fázi výstavby jsou zohledněna opatření pro dodržení limitů a zároveň minimalizaci vlivu. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření (např. monitoring kvality ovzduší, protiprašná opatření, využití železnice pro odvoz rubaniny) jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska a zajišťují minimalizaci dopadů na životní prostředí ve výstavbě i provozu.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Významné negativní vlivy předmětného záměru na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Hluk z etapy výstavby a provozu

Hodnocení vlivů hluku vychází ze závěrů akustických posouzení pro fáze výstavby a provozu (EKOLA group, spol. s r.o., červen 2024), které tvoří přílohy dokumentace EIA a jejichž výsledky jsou v dokumentaci shrnuty. V rámci provozní fáze je posouzena jak výchozí akustická situace (hluk z provozu stávající trati), tak i budoucí stav (hluk z nové trasy v tunelech včetně stacionárních zdrojů). Z výpočtů vyplývá, že realizace záměru povede ke značnému zlepšení akustické situace v zájmovém území. Tunelové vedení trati představuje zásadní redukci dopravního hluku v celé oblasti.

Ve fázi provozu budou hygienické limity pro hluk z provozu železniční dopravy dodrženy s výraznou rezervou, a v některých případech dojde k poklesu počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku až o 85 %. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se v počáteční akustické situaci v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 46,3$ dB do $L_{Aeq,16h} = 66,8$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} = 39,4$ dB do $L_{Aeq,8h} = 60,9$ dB. Z vyhodnocení vyplývá, že hygienický limit hluku z provozu železniční dopravy na drahách povolených a umístěných před 1. 1. 2001 68/63 dB (den/noc) je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se ve výhledovém stavu v roce 2030 v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} < 30,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 38,7$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 30,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 32,0$ dB. Z vyhodnocení vyplývá, že hygienický limit hluku z provozu železniční dopravy na drahách povolených a umístěných po 31. 12. 2000 60/55 dB (den/noc) je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu stacionárních zdrojů hluku v denní době pohybují od $L_{Aeq,16h} = 22,0$ dB do $L_{Aeq,16h} = 35,9$ dB a v noční době od $L_{Aeq,8h} < 20,0$ dB do $L_{Aeq,8h} = 25,9$ dB. Hygienické limity pro hluk ze stacionárních technologických zařízení (např. odvětrávací zařízení tunelů) 50/40 dB (den/noc) budou rovněž ve všech hodnocených výpočtových bodech dodrženy. Nepřímým pozitivním efektem je očekávané snížení intenzity silniční dopravy díky převedení části přepravní práce na železnici, což přispěje ke snížení celkové hlukové zátěže v dotčeném území.

Ve fázi výstavby je hodnocen hluk ze stavební techniky, obslužné nákladní dopravy i samotných stavebních činností. Hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy (včetně přepravy rubaniny) budou dodrženy v denní i noční době. Silniční doprava bude provozována pouze v denní době, v noční době nebude probíhat, čímž je zajištěno dodržení limitů i z hlediska kombinovaného působení různých zdrojů hluku. Hluk z činnosti stavebních strojů při hloubení by mohl při uvažování plného nasazení a pracovní doby strojů 10 hodin denně v některých výpočtových bodech v blízkosti zástavby v Dejvicích překračovat hygienický limit hluku 65 dB. Situace je tak řešena redukcí počtu souběžně nasazených pracovních skupin, popřípadě zkrácením doby činnosti bagrů (rypadel s bouracím kladivem) na 5 hodin denně. Na základě

vyhodnocení akustické situace při omezení nasazení bagrů (rypadel s bouracím kladivem) v rámci hloubení v lokalitě Dejvice na 5 hodin denně bude již hygienický limit pro denní dobu (7:00 – 21:00) z činnosti stavebních strojů dodržen ve všech výpočtových bodech. V rámci tohoto závazného stanoviska je současně stanovena podmínka č. 19, která ukládá opatření na minimalizaci vlivů hluku ze stavební činnosti.

Vibrace, světelné znečištění a další charakteristiky

Posouzení vlivů vibrací vychází z několika specializovaných studií (ARENA s.r.o., VUT Brno, Ing. Jan Stěnička, METROPROJEKT a další, 2019–2024), které tvoří přílohu dokumentace EIA. Z výsledků vyplývá, že v etapě provozu nebude docházet k překročení mezních hodnot kmitání podle platných technických norem. Výpočty ukazují, že například v oblasti ÚVN (v geologickém řezu cca 6,8 km) dosahují rychlosti vibrací hodnot 0,052 mm/s (v hloubce) a 0,093 mm/s (na povrchu), což je pod návrhovým limitem pro vysoce citlivé přístroje a zařízení, který činí 0,1 mm/s pro frekvence nad 10 Hz.

V etapě výstavby byly identifikovány zóny možného vlivu vibrací, ve kterých může dojít k dočasnému ovlivnění okolních stavebních objektů. U všech dotčených objektů bude před zahájením stavebních prací provedena pasportizace jejich stavebnětechnického stavu, během výstavby bude realizován monitoring vibrací a po ukončení výstavby proběhne repasportizace. V případě zjištění nežádoucích účinků budou zajištěny odpovídající kompenzace na základě nezávislého znaleckého posudku. Dokumentace dále stanovuje omezující opatření pro případné trhačí práce a povinnost realizovat měření vibračního pozadí. V případě potřeby budou přijata antivibrační opatření dle výsledků měření.

Světelné znečištění je relevantní pouze ve vztahu k osvětlení zařízení staveniště. Z tohoto důvodu bude během fáze výstavby aplikováno řízené osvětlení s minimalizací nežádoucího šíření světla do okolí. Předpokládá se využití směrových svítidel se stínícími prvky a jejich provoz výhradně v nezbytném čase. V souladu s požadavky uvedenými v dokumentaci EIA bude osvětlení technicky a provozně uzpůsobeno tak, aby nedocházelo k rušivému osvětlování chráněného prostoru.

V rámci záměru se nepředpokládají žádné vlivy spojené s ionizujícím nebo neionizujícím zářením.

Technické a technologické řešení záměru tedy umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, a normy ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva a ČSN EN 1991-1-7 Zatížení konstrukcí – Obecná zatížení – Mimořádná zatížení). Limity hluku i vibrací budou spolehlivě dodrženy, a to i pro objekty a stavby značné významnosti (např. ÚVN). Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření (např. omezení hlučných prací v noční době, využití strojů s nižšími akustickými emisemi, akustické clony, monitoring hluku a měření v rámci zkušebního provozu) jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska a zajišťují dodržení hygienických limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a minimalizaci dopadů hluku na chráněné prostory i obyvatelstvo.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Významné negativní vlivy předmětného záměru na povrchové a podzemní vody byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody vychází ze závěrů odborných studií Posouzení souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (Ecological Consulting, a.s., duben 2024), Geotechnický průzkum – varianta JIH ÚVN včetně hydrogeologického průzkumu (RNDr. František Dragoun, červen 2024), Závěrečná zpráva – zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha – Dejvice a Praha – Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmové území reprezentované vytvořením koncepčním 3D geologickým modelem (Česká geologická služba, červen 2024) a Odborné posouzení variant vedení trasy záměru (Prof. Dr. Ing. Markuse Thewese, květen 2024), které jsou přílohou dokumentace a jejichž výsledky jsou shrnuty v dokumentaci.

Povrchové vody – výstavba

Vliv výstavby na povrchové vody je hodnocen jako nevýznamný a akceptovatelný. V řešeném úseku Praha–Dejvice (mimo) – Praha–Veleslavín (mimo) se nenachází žádný významný povrchový tok ani vymezené záplavové území dotčené trasou stavby. Nejbližšími vodními prvky jsou Veleslavínský (Dejvický) potok a potok Brusnice, pod nimiž trasa prochází v podzemí a nedochází tak k žádnému zásahu do jejich koryt ani k narušení hydromorfologických parametrů. Území náleží k povodí vodního útvaru „Vltava od toku Berounka po ústí do Labe“ (DVL_0820), avšak posuzovaný koridor žádné vodoteče nekříží a nemění jejich hydrologické či morfologické poměry. Na základě zpracované dokumentace EIA je potvrzeno, že výstavba neovlivní ani hydrologický režim ani kvalitu povrchových vod.

Během stavebních prací vzniknou na staveništích splaškové odpadní vody ze sociálních zařízení, dále vody z odvodňování jam, čištění stavebních ploch a mytí techniky. Tyto vody budou shromažďovány v sedimentačních jímkách, kde bude provedeno mechanické předčištění, a následně budou odváděny do jednotné kanalizace. Veškeré odpadní vody musí vyhovět požadavkům nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů. Pro nakládání s vodami budou zřízeny separátory ropných látek, havarijní jímky a záchytné vany pod plochami manipulace s pohonnými hmotami. Vzhledem k možné přítomnosti stavební techniky s vyšší spotřebou olejů a paliv bude zpracován „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám pro období výstavby“, který bude součástí projektové dokumentace a stanoví jak preventivní, tak havarijní postupy. Opatření budou směřovat především k ochraně recipientu Vltavy, která je konečným místem odtoku vod z území. Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že vliv výstavby na povrchové vody nebude významný.

Povrchové vody – provoz

V etapě provozu záměru nevznikají žádné splaškové ani technologické odpadní vody. Dešťové vody z portálových objektů, technických budov a zpevněných ploch budou zachycovány

v systému dešťové kanalizace, která bude vybavena odlučovači ropných látek a sedimentačními komorami. Takto předčištěné vody budou odváděny do jednotné kanalizace města Prahy. Konstrukce tunelů i přilehlých objektů jsou navrženy jako vodotěsné a neumožňují přímý kontakt provozních vod s povrchovým prostředím.

Vzhledem k tomu, že trasa předmětného záměru nezasahuje do žádného povrchového toku a celý úsek je veden v podzemí, nedochází ke změně hydromorfologických parametrů toků ani k ovlivnění jejich odtokových poměrů. Záměr je bez přímého vlivu na útvar povrchové vody DVL_0820 „Vltava od toku Berounka po ústí do Labe“.

Provoz nové železniční trati bude mít naopak sekundárně příznivý dopad na kvalitu povrchových vod. Odvedení části dopravního zatížení z povrchu do podzemí povede ke snížení prašnosti, množství úkapů ropných látek a celkového imisního zatížení prostředí. Provozovatel trati zajistí dlouhodobou havarijní připravenost podle § 39 vodního zákona, včetně pravidelné kontroly odlučovačů ropných látek a odvodňovacího systému. Z hlediska jakosti i množství povrchových vod je proto vliv záměru v provozní fázi hodnocen jako dlouhodobě nevýznamný a přijatelný.

Podzemní vody – výstavba

Období výstavby představuje z hlediska podzemních vod nejcitlivější fázi předmětného záměru. Území je charakterizováno puklinovým až průlinově-puklinovým režimem proudění, který je dán geologickým prostředím tvořeným převážně ordovickými břidlicemi a křemenci, doplněnými o nadložní křídové vrstvy jílovců, slínovců a pískovců. Tyto horninové celky vytvářejí dva hlavní hydrogeologické horizonty – horní křídovou zvodně a spodní puklinové vody ordoviku, které jsou od sebe odděleny kompaktními jílovcovými izolátory. Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu a 3D modelu proudění bylo potvrzeno, že ražené části tunelů budou vedeny v hloubce 25 až 60 metrů pod povrchem, tedy v prostředí ordovických hornin, které jsou od nadložní křídové zvodně odděleny dostatečně silnou nepropustnou vrstvou, vertikální prostupy šachet výše uloženým hydrogeologickým izolátorem (jílovec pod křídovou zvodní) budou utěsněny injektáží s možností doinjektování. Přímé hydraulické propojení mezi tunelem a nadložní zvodní je tedy vyloučeno.

Během výstavby ražených částí Střešovických tunelů lze očekávat lokální přítoky podzemní vody, zejména při průchodu tektonicky narušenými zónami. Podle geotechnického průzkumu (RNDr. František Dragoun, červen 2024) mohou iniciační přítoky dosahovat krátkodobě 20 až 30 litrů za sekundu na 25 metrů ražby, avšak po stabilizaci se ustálí na 2 až 5 litrů za sekundu. Tyto zvýšené přítoky mají dočasný charakter a souvisejí s otevřením horninového prostředí v průběhu ražby. Tunely budou raženy plno-profilovým štítem TBM v uzavřeném režimu s kontinuální instalací prefabrikovaného ostění s těsněním bezprostředně za čelbou, který zajišťuje oddělení pracovního prostoru od horninového prostředí. Tím se minimalizuje riziko nekontrolovaných přítoků vody i ovlivnění stability horninového masivu. V důsledku tohoto technologického řešení lze očekávat, že se přítoky v krátkém časovém horizontu po průchodu čelby daným úsekem stabilizují na hodnotách přibližně 2 až 5 l/s, které představují technologicky zachycené drenážní vody tunelu. Po dokončení výstavby a postupném ustálení hydrogeologických poměrů v okolí stavby, probíhajícím v horizontu řádově měsíců, budou přítoky

představovat dlouhodobý, nízký a stabilní odvod drenážních vod z tunelového systému, bez významného ovlivnění režimu podzemních vod v širším okolí stavby. Záchyt vody bude řešen systémem drenážních prvků a jímek umístěných za čelbou štítu. Zachycená voda bude vedena do bezodtokových sedimentačních jímek, kde bude zbavena nerozpuštěných látek a upravena z hlediska pH a případného obsahu stavebních přísad. Po úpravě bude voda vypouštěna do jednotné kanalizace města Prahy zakončené na Ústřední čistírně odpadních vod v Bubenči. K likvidaci vod vsakem nedojde, aby se zabránilo možnému riziku přenosu technologických přísad do podzemního prostředí.

Hloubený tunel v oblasti Dejvic bude prováděn nad hladinou podzemní vody, přičemž se předpokládá pouze zachycení malých lokálních zvodní s výdejem do 0,05 až 0,1 litru za sekundu. Tyto přítoky budou odváděny do kanalizace nebo vsakem na místě v případě prokázané vhodnosti. Chemické složení těchto vod odpovídá typu Ca-Na-HCO₃ s nízkou mineralizací (0,3–1 g/l), bez přítomnosti antropogenních kontaminantů. Výstavbou tohoto úseku se nepředpokládá ovlivnění hladiny ani kvality podzemní vody.

V oblasti hloubeného tunelu Veleslavin je hydrogeologická situace odlišná, neboť stavební jáma bude zasahovat pod úroveň hladiny podzemní vody. Stavební jáma bude zajištěna kotvenými pilotovými stěnami, které budou dočasně fungovat jako hydroizolační clona. Přítoky podzemní vody do jámy se odhadují na 6 až 8 litrů za sekundu, při extrémních srážkách až 12 litrů za sekundu. Tyto vody budou odváděny drenážním systémem do sedimentačních nádrží a dále do městské kanalizace. Při výstavbě může dojít k dočasnému snížení hladiny podzemní vody v nejbližším okolí stavební jámy, maximálně o několik metrů, což je vliv časově omezený na dobu realizace stavební jámy a po ukončení prací se očekává návrat hladiny podzemní vody na původní úroveň. Ovlivnění se týká výhradně hlubšího ordovického kolektoru a nebude mít významný vliv na mělký křídový hydrogeologický horizont, který je rozhodující pro zásobování místních studní a dalších vodních zdrojů v širším území. Snížení hladiny nepředstavuje riziko pro blízké jímací objekty ani pro zdroje, které jsou využívány v oblasti Střešovic, Liboce a Dejvic (např. vrty S-26, S-28, S-29 a tzv. hradní vodovod).

Všechna prostoupení hydrogeologicky nepropustných vrstev budou injektážně utěsněna s možností dodatečného doinjektování. Injektážní směsi budou voleny jako materiály neškodné vodám a s certifikací dle příslušných norem. V průběhu výstavby bude prováděna kontrola účinnosti těsnících opatření a případné průsaky budou okamžitě sanovány.

Nedílnou součástí předmětného záměru je rozsáhlý systém pasportizace a monitoringu podzemních vod. Pasportizace zahrnuje všechny známé a využívané studny, prameny, vrty a jímací objekty v okolí trasy, včetně historických zdrojů a objektů využívaných k technickým nebo rekreačním účelům. V dokumentaci EIA byla převzata archivní pasportizace jímacích objektů z roku 2019 (studny zmapované v rámci podrobných hydrogeologických map Prahy v měřítku 1: 5 000), která byla doplněna o nově zmapované hydrogeologické objekty (např. mělké nevyužívané studny v objektu Geofyzikálního ústavu). Součástí dokumentace EIA je příloha č.14 „Vyhodnocení vlivů projektovaného záměru na útvary podzemních a povrchových vod“. V rámci zpracování této studie byla provedena pasportizace několika hydrogeologických objektů dokumentovaných v předchozích průzkumech na lokalitě. Celkem bylo pasportizováno 10 objektů (6 studní a 4 hydrogeologické vrty). Dva objekty studní uvedené v průzkumu (RNDr.

František Dragoun, 2019) nebyly pasportizovány z důvodu nepřístupnosti pozemku. V rámci rekognoskace byla pouze přeměřena hladina v daných objektech, ostatní údaje byly převzaty z archivních průzkumů. V rámci podmínky č. 28 uložen monitoring podzemních vod, které bude zahájen minimálně 24 měsíců před zahájením výstavby záměru a bude pokračovat po celou dobu výstavby i během zkušebního provozu.

V případě, že by byl v průběhu výstavby prokázán pokles hladiny nebo jiná změna, která by mohla negativně ovlivnit využívání stávajících vodních zdrojů, je investor povinen zajistit náhradní opatření, především zřízení nového vrtu nebo prohloubení stávající studny. Tato povinnost je stanovena rovněž jako podmínka č. 28 tohoto závazného stanoviska. Zároveň bude v projektové dokumentaci doplněno technické opatření ke sledování jakosti vod z tunelového odvodnění a ke zřízení retenčních zařízení pro případ zvýšeného zakalení.

Podzemní vody – provoz

Po dokončení výstavby dojde ke stabilizaci hydrogeologických poměrů v celém zájmovém území. Tunelové konstrukce jsou navrženy jako vodotěsné, uzavřené a technologicky těsněné betonové objekty, které jsou uloženy v ordovických břidlicích a křemencích oddělených od nadložní křídové zvodně nepropustnými jílovcovými vrstvami. Ražené Střešovické tunely budou řešeny jako těsněná betonová stavba ve vrstvách břidlic ordoviku, vertikální prostupy šachet výše uloženým hydrogeologickým izolátorem (jílovce pod křídovou zvodní) budou utěsněny injektáží s možností doinjektování, bez vlivu na kvantitativní či kvalitativní ovlivnění podzemních vod. Z tohoto důvodu nedochází k přímému hydraulickému propojení mezi tunelem a nadložní zvodní, a tedy ani k trvalým přítokům podzemní vody. Očekává se pouze přechodné období po ukončení ražby, kdy se může v důsledku drenážního efektu TBM postupně ustálit hladina podzemní vody v blízkosti trasy. Tento jev je běžný a má lokální a časově omezený charakter. Po několika měsících po ukončení výstavby se hydrostatické poměry přirozeně ustálí.

Tunelové objekty budou vybaveny drenážním systémem s kontrolními jímkami umístěnými v servisních a větracích šachtách. Tyto jímky budou sloužit pro případné zachycení infiltračních vod nebo kondenzátu vznikajícího uvnitř tunelového prostoru. Zachycené vody budou shromažďovány v rámci uzavřeného technického systému tunelu a jejich kvalita bude v souladu s provozními a vodoprávními požadavky průběžně kontrolována. Z důvodu zajištění řízeného a kontrolovatelného nakládání s těmito vodami nebudou vody vráceny zpět do horninového prostředí, ale budou po splnění stanovených limitů vypouštěny do jednotné kanalizace, a to na základě příslušného vodoprávního rozhodnutí. Vzhledem k charakteru těchto vod se nepředpokládá jejich významné znečištění, nicméně z důvodu možných provozních vlivů nelze jejich kvalitu považovat za trvale garantovanou bez kontroly, což odůvodňuje jejich odvádění do kanalizačního systému zakončeného na centrální čistírně odpadních vod.

V prostoru hloubeného tunelu Veleslavin bude po dokončení odstraněna většina pažicích konstrukcí v rozsahu umožňujícím obnovení přirozeného proudění podzemní vody. Tím se umožní návrat hladiny do původního stavu. Modelové výpočty provedené v rámci hydrogeologického průzkumu potvrzují, že po stabilizaci nebude docházet ke koncentraci proudění ani k odvodnění okolí. Režim podzemní vody se vrátí k přirozenému stavu, charakteristickému pro území s mírně puklinovým prouděním.

Ražené části tunelů nebudou vyžadovat trvalé čerpání vody ani provoz drenážních systémů. Všechny injektážní a těsnicí prvky budou po dokončení ražby zkontrolovány a v případě potřeby dotěsněny. Betonové konstrukce jsou navrženy v souladu s požadavky ČSN EN 206-1 a TKP 19 na vodotěsnost konstrukcí pro tunelové stavby. Záměrem je dosažení tzv. suchého tunelu, tj. tunelu bez přítoků, s nulovým vlivem na hladinu podzemní vody.

Vliv provozu na kvantitativní stav podzemních vod je tedy zanedbatelný. Nebude docházet k trvalým ztrátám vody ani ke snížení hladin v širším okolí. Kvalitativní vliv je rovněž vyloučen, neboť do konstrukce nebudou přiváděny žádné znečišťující látky. Veškeré technologické prostředky používané při ražbě (přísady do injektážních směsí, plastifikátory) budou v době provozu již neaktivní a chemicky stabilní.

Z dlouhodobého hlediska nedojde k ovlivnění útvaru podzemní vody „Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy“ (ID 62500). Stav tohoto útvaru nebude zhoršen ani po stránce kvantitativní, ani po stránce chemické, a projekt je v souladu s cíli rámcové směrnice 2000/60/ES. Předpokládané změny jsou přechodného charakteru a v rozsahu, který nenarušuje přirozený režim podzemní vody ani využívání stávajících vodních zdrojů. Na základě předložené dokumentace a odborných posudků lze konstatovat, že vliv záměru na podzemní vody v etapě provozu je dlouhodobě nevýznamný a z hlediska ochrany vod plně přijatelný.

Technické a technologické řešení záměru umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů). Trasa tunelu bude ražena uzavřenou plnoprofilovou tunelovací metodou (TBM), která umožňuje reagovat na zjištěné geologické a hydrogeologické podmínky v místě provádění prací, a bude umístěna níže v jiné geologické vrstvě, hydraulicky izolované od přípovrchové zvodně, nutné prostupy (větrací šachty) budou izolovány a utěsněny (s možným následným dotěsněním), nedojde tedy k trvalé ztrátě podzemní vody. Pro ražbu budou využívány prostředky neškodlivé vodám. Jsou zohledněna opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci vlivu. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření (např. provedení podrobného hydrogeologického průzkumu, pasportizace jímacích objektů, dlouhodobý monitoring hladiny podzemní vody, zajištění náhradního zásobování vodou v případě ovlivnění zdrojů a opatření proti znečištění vod při výstavbě) jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska a zajišťují ochranu jakosti a množství povrchových i podzemních vod.

Vlivy na půdu

Významné negativní vlivy předmětného záměru na půdu byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv záměru na půdu vychází z údajů uvedených v dokumentaci EIA. Záměr se realizuje především v urbanizovaném prostředí, přičemž převážná část trasy je vedena v podzemí, a proto dochází k minimálnímu zásahu do povrchových vrstev půdy. Zemědělský půdní fond (dále také „ZPF“) ani pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“) nejsou tímto záměrem zásadně dotčeny. Stavba nebude realizována v ochranném pásmu lesa a žádné lesní pozemky nejsou záměrem zasaženy. Celkový trvalý zábor půdy v kategorii ZPF činí přibližně 3 288 m², dočasný zábor ZPF (na dobu do jednoho roku) dosahuje 31 456 m². Vzhledem k tomu, že jde

výhradně o půdy zařazené ve III. třídě ochrany, je vliv tohoto záboru z hlediska rozsahu a významnosti hodnocen jako malý a málo významný. Nedojde ani ke změně místní topografie, ani nelze očekávat rizika související s vodní nebo větrnou erozí.

V místě portálů a provizorních zařízení budou realizovány pouze drobné záborové plochy inženýrských sítí a dočasné stavební objekty (např. přístupy k ražbě či montáže větracích šachet), které nezasahují do půd určených k zemědělské výrobě ani lesních pozemků. Veškeré dočasně dotčené plochy budou po dokončení výstavby zrekultivovány a uvedeny do původního stavu (provedení terénních úprav, obnova zpevněného povrchu, výsadba městské zeleně podle původního účelu). Trvalý zábor půdy nevzniká. Plochy, které zůstanou využívány i po dokončení výstavby, představují povrchové technologické objekty portálů. Tyto objekty jsou situovány na již zpevněných plochách, v rámci dopravního nebo technického koridoru, a nepředstavují novou zátěž na půdní fond.

Technické a technologické řešení záměru umožňuje plné dodržení požadavků zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k raženému provedení tunelů a minimalizaci povrchových zásahů nedojde k narušení orniční vrstvy ani k omezení funkce půdního fondu či lesních pozemků. Všechny dočasné záborové plochy budou odstraněny a půda uvedena do původního stavu rekultivací, včetně úpravy kultivačního substrátu a výsadby původních rostlinných druhů. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na přírodní zdroje

Významné negativní vlivy předmětného záměru na přírodní zdroje byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje je hodnocen jako omezený, s důrazem na ochranu ložisek nerostných surovin a zachování geologických podmínek. V zájmovém území se nenachází žádné evidované výhradní či nevýhradní ložisko ani chráněné ložiskové území – nejbližším identifikovaným ložiskem cihlářské suroviny je ložisko Sedlec-Únětice (SurIS 310640103), jehož těžba byla ukončena a leží mimo zájmovou oblast modernizované trati, takže záměr do něj nezasahuje. Rovněž neexistují žádná poddolovaná území ani důlní díla v bezprostřední blízkosti trasy, a trať tak neovlivní žádné staré štoly či zásoby nerostů.

V širším okolí trasy se vyskytují ordovické vápence barrandienu, které jsou z hlediska geologické kvality rozděleny na celistvé masivní vápence s nízkou propustností a drobně puklinaté (vhodné pro stavební účely, např. šterkodrt). Žádné prognózní zdroje šterkopísku či jiné nevyhrazené suroviny nebyly v zájmové oblasti popsány jako relevantní, a proto není předpoklad, že by došlo k ovlivnění těchto zdrojů.

Ražba tunelů probíhá převážně v uzavřeném módu, čímž se minimalizují deformace masivu a sedání povrchu. Pouze v úsecích s kvalitním skalním podložím, kde je nízká puklinová propustnost, se uplatní otevřený režim ražby. Přechodové úseky jsou řešeny polouzavřeným módem, který kombinuje obě technologie. Tento postup zajišťuje minimální ovlivnění hydrogeologické situace i geologického prostředí, protože výrub v uzavřeném režimu

neumožňuje přímý kontakt s volnou hladinou podzemní vody a omezuje izolační poruchy v masivu.

Součástí záměru je geotechnický a hydrogeologický monitoring, jehož úkolem je sledovat reakci horninového prostředí na ražbu tunelů – zejména konvergenci výrubu, deformace povrchu a změny hladiny podzemní vody v okolí stavby. Monitoring se opírá o data z EPB-TBM štítu, geofyzikální průzkumy a síť hydrogeologických vrtů, přičemž veškerá měření jsou zdokumentována, zpracována a poskytována projektovému týmu pro rychlou identifikaci případných odchylek. Tímto způsobem je zajištěno, že vlivy na přírodní zdroje, především podzemní vody, zůstanou minimální a neohrozí místní zdroje zásobování vodou.

Součástí předmětného záměru je rozsáhlý systém pasportizace, která zahrnuje všechny známé a využívané studny, prameny, vrty a jímací objekty v okolí trasy, včetně historických zdrojů a objektů využívaných k technickým nebo rekreačním účelům. V dokumentaci EIA byla převzata archivní pasportizace jímacích objektů z roku 2019 (studny zmapované v rámci podrobných hydrogeologických map Prahy v měřítku 1: 5 000), která byla doplněna o nově zmapované hydrogeologické objekty (např. mělké nevyužívané studny v objektu Geofyzikálního ústavu). Celkem již bylo pasportizováno 10 objektů (6 studní a 4 hydrogeologické vrty). Monitoring hladiny podzemních vod u všech vytipovaných objektů bude v souladu s podmínkou č. 28 tohoto závazného stanoviska zahájen minimálně 2 roky před zahájením výstavby.

Celkový objem horniny vytěžené v rámci ražby a hloubení tunelů se odhaduje přibližně na cca 790 000 m³, přičemž hlavní část tvoří materiál z ražby Střešovických tunelů. Vytěžená rubanina bude tvořena převážně ordovickými břidlicemi, křemenci a drobnými vložkami prachovců a pískovců, které jsou charakteristické pro barrandienské pásmo. Tyto horniny mají nízkou stavební využitelnost, zejména kvůli vysoké přítomnosti jílovitých složek a nestejně frakční skladbě, a nejsou považovány za ekonomicky cenné suroviny. Z geotechnického hlediska jde o stabilní, ale křehké horniny, které po rozpojení rychle zvětrávají a ztrácejí soudržnost, a proto nejsou vhodné pro opětovné použití jako konstrukční nebo zásypový materiál bez další úpravy. Malá část materiálu z horní vrstvy výkopů, která bude tvořena hlinitopísčitymi kvartérními sedimenty, může být využita pro zpětné zásypy nebo terénní úpravy v rámci staveniště, zbylý materiál bude odvážen na schválené skládky nebo využit jako technologický materiál na rekultivaci v lomech v souladu s plánem nakládání s výkopovými materiály. Předmětný záměr tedy nezasahuje do žádného ložiska cenné suroviny, nevzniká odpad, který by měl význam z hlediska surovinové politiky, a množství vytěžené horniny je z hlediska přírodních zdrojů zanedbatelné.

Z hlediska zákona č. 44/1998 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „horní zákon“), záměr nezasahuje do žádného ložiska nerostného bohatství ani důlního díla, a proto nehrozí narušení zásob nerostů či destabilizace území. Přesto jsou vlivy na horninové prostředí hodnoceny jako středně velké a středně významné, pokud by nebyly respektovány závěry z geologického průzkumu, jako je detekce tektonických poruch a řízení ražby v otevřených úsecích. Všechny tyto podmínky jsou proto obsaženy v dokumentaci a zpracovatel posudku s nimi souhlasí.

Technické a technologické řešení záměru tedy umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména horního zákona). Záměr se nedotýká žádných ložisek nerostných surovin ani důlních děl a poddolovaných území. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Významné negativní vlivy předmětného záměru na biologickou rozmanitost byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv záměru na biologickou rozmanitost je hodnocen jako malý a málo významný. Hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost vychází ze závěrů Biologického průzkumu (RNDr. Milan Macháček, září 2024) a Dendrologického průzkumu (METROPROJEKT Praha, a.s., září 2024), které jsou přílohou dokumentace EIA. Záměrem jsou ovlivněny výhradně plochy s antropogenním charakterem, především ruderalní biotopy, náletové porosty, veřejná a liniová zeleň podél trati, technické plochy a části zahrad. Záměr nezasahuje přírodní biotopy ani známé lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin.

Z botanického průzkumu vyplývá, že v letech 2019–2024 bylo v řešeném území zaznamenáno celkem 170 druhů cévnatých rostlin. Mezi nimi nebyl žádný zvláště chráněný druh. Dvouletý až čtyřletý vegetační průzkum rovněž identifikoval tři druhy zařazené na Červený seznam, v okolí Prahy relativně běžné (např. blín černý *Hyoscyamus niger*). Jejich výskyt byl lokální a nepředstavuje tak významné omezení pro realizaci záměru při dodržení běžných ochranných postupů.

Z dendrologického průzkumu je zřejmé, že 186 jedinců dřevin je navrženo k odstranění, přičemž převážnou část tvoří náletové a neperspektivní druhy (např. topol osika, akát bílý) a zbývající část představují starší jedince s omezenou perspektivou růstu. Tyto stromy mají nízkou sadovnickou hodnotu a nevykazují významný ekologický přínos vůči stávajícímu stavu. Návrh sadových úprav specifikuje vysazení 210 nových stromů (např. javor mléč, lípa malolistá, jasan ztepilý), což nejen vyrovná počty kácených dřevin, ale podpoří zvýšení druhové diverzity a prostorovou strukturu korunní vrstvy v intravilánu. V dalších fázích projektové přípravy je zároveň nutné potvrdit a upřesnit náhradní výsadby, které byly vyjednány s MČ Praha 6, v počtu 192 vzrostlých alejových stromů o velikosti min. 14/16 se zemním balem.

Z hlediska fauny popisuje biologický průzkum území, kde se vyskytují druhy adaptované na městské podmínky. V zájmovém území modernizace trati a jeho bezprostředním bylo z celkem 34 zjištěných druhů obratlovců zaznamenáno 5 zvláště chráněných druhů (ještěrka obecná *Lacerta agilis* a slepýš křehký *Anguis fragilis* pouze v ruderalních enklávách areálu bývalé teplárny). Dále bylo dokladováno 7 taxonů zvláště chráněných druhů hmyzu, všechny běžné druhy v kategorii v kategorii ohrožených druhů. Průzkum netopýrů nebyl s ohledem na charakter dotčených lokalit prováděn.

V souvislosti se záměrem se nepředpokládají negativní vlivy na lokality soustavy NATURA 2000. Nejbližší evropsky významnou lokalitou (dále také „EVL“) je EVL CZ0113773 Praha – Petřín, která se nachází ve vzdálenosti cca 1 km jihovýchodně od osy tunelu ve Střešovicích. Druhou nejbližší EVL je EVL CZ0113001 Obora Hvězda, vymezená pro severní část obory Hvězda

v nivě Šárecko – Litovického potoka pro druh vrkoč útlý (*Vertigo angustior*) cca 1,8 km JZ od nádraží Veleslavín. Záměr zároveň nezasahuje do žádné ptačí oblasti soustavy NATURA 2000, a v jeho okolí se žádná ptačí oblast nenachází. Možnost vlivu na tyto lokality byla vyloučena stanoviskem Magistrátu hlavního města Prahy, č.j. MHMP 1748715/2024, ze dne 3. 9. 2024. Vzhledem k trasování železniční trati v podzemí, charakteru stavebních prací a přijatým opatřením nedojde k ovlivnění předmětů ochrany těchto lokalit ani k narušení jejich celistvosti. Z hlediska vlivu záměru na ÚSES přepracovaná dokumentace EIA konstatuje, že záměr ÚSES nezasahuje a jeho realizaci nedojde k narušení funkčnosti prvků ekologické stability. Předmětný záměr v hloubce 50–80 m podchází raženými tunely funkční lokální biocentrum L1/185. Záměr zároveň nezasahuje do žádných registrovaných VKP. V území se nenachází žádné VKP ze zákona, jako jsou vodní toky, jejich nivy a lesní pozemky. Přírodní památka Střešovické skály je podcházena raženým tunelem v délce přibližně 140 m. Tunel je veden v dostatečné hloubce (cca 50–70 m) pod skalním masivem, a to tak, aby nedošlo k ovlivnění chráněných geologických útvarů ani stability svahu.

Technické a technologické řešení záměru umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Záměr se nedotýká žádných zvláště chráněných území, významných krajinných prvků ani územního systému ekologické stability. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením plně ztotožňuje a příslušná opatření (ochrana dřevin, následná rekultivace dotčených ploch a zajištění tlumení invazních druhů) uvedená v dokumentaci EIA jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Významné negativní vlivy předmětného záměru na krajinu a její ekologické funkce byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Předmětný záměr je situován v husté městské zástavbě Prahy 6 a je veden převážně v podzemí, čímž se minimalizují jakékoliv zásahy do vizuálního i prostorového uspořádání krajiny. Povrchové stavební objekty (portály, větrací šachty, provozní objekty) budou umístěny v existujících komunikacích a průmyslových plochách a navrženy tak, aby svým tvarem a materiály respektovaly okolní urbanistický kontext. Z přepracované dokumentace EIA vyplývá, že žádná viditelná část stavby nezasahuje do otevřené krajiny, a proto nedojde k narušení charakteristického rázového prvku urbanizované krajiny Prahy.

V rámci hodnocení krajinného rázu bylo zjištěno, že záměr představuje únosný zásah do krajinného rázu a že charakteristický ráz předmětné lokality bude zachován. Viditelné objekty jsou omezeny na plochy portálů, které jsou architektonicky sladěny s okolními polyfunkčními a rezidenčními stavbami. Tyto portály nevyvolají narušení stávajícího urbanistického uspořádání ani panoramatického vnímání území.

Technické a technologické řešení záměru tedy umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Záměr se dotýká výhradně zastavěného území sídla, otevřená krajina není dotčena. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Významné negativní vlivy předmětného záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů byly vyloučeny, při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a podmínek tohoto závazného stanoviska lze vlivy posuzovaného záměru považovat za přijatelné.

Vliv na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen jako malý a málo významný. V rámci záměru jsou navrženy demolice pouze dvou neobytných objektů v k. ú. Dejvice (ubytovacího zařízení (p. č. 92) a bývalé výsypky na uhlí (tzv. uhelný bunkr)). Tyto stavby se nacházejí mimo památkově chráněná území a nezasahují do objektů evidovaných jako kulturní památky. Před zahájením bouracích prací budou objekty odpojeny od všech inženýrských sítí. Technologický postup bouracích prací zahrnuje postupné bourání od střechy až po základovou spáru, pečlivé roztřídění a ekologickou likvidaci odpadu, zajištění požární bezpečnosti podle § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, ve znění pozdějších předpisů. Vybouraný materiál bude tříděn dle druhu a ekologické závadnosti, kovové části odvezeny do sběrný druhotných surovin, stavební suť a beton budou využity či uloženy dle hierarchie odpadového hospodářství.

Specifickou oblast představuje ochrana objektů Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích, pod jejímž areálem prochází trasa ražených Střešovických tunelů. Vedení tunelu pod areálem ÚVN bylo jedním z klíčových témat projednávání záměru a bylo řešeno již v rámci přípravných studií před zpracováním dokumentace EIA. Na základě požadavků Ministerstva obrany a vedení ÚVN proběhlo podrobné posouzení několika variant vedení tunelu s cílem nalézt takové trasové řešení, které by minimalizovalo rizika ovlivnění provozu nemocnice (blíže viz kapitola „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“), zejména citlivých zdravotnických a laboratorních pracovišť, operačních sálů a přístrojů reagujících na vibrace, hluk či elektromagnetické pole. Výsledkem je současná poloha tunelu vedeného v dostatečné hloubce pod areálem, v geologicky stabilním masivu, která představuje kompromis mezi technickou proveditelností, dopravní funkčností a ochranou nemocničních objektů. Tunely budou raženy technologií TBM v uzavřeném režimu EPB, která zajišťuje stabilitu čelby a minimalizaci deformací horninového prostředí i poklesů terénu. Na základě požadavků Ministerstva obrany a ÚVN byla v dokumentaci EIA doplněna podrobná analýza možných vlivů ražby a provozu tunelu na areál nemocnice a navržena opatření k jejich eliminaci. Dokumentace EIA stanovuje povinnost zajistit průběžný geotechnický, vibrační a hlukový monitoring v reálném čase, včetně okamžitého vyhodnocování a reakce při překročení stanovených mezních hodnot (např. úprava tlaku na čelbě, rychlosti postupu, injektáže). Současně je stanovena povinnost vypracovat znalecký posudek, který komplexně posoudí rizika stavby a provozu tunelu ve vztahu k provozu ÚVN a navrhne případná dodatečná opatření. Tyto závěry a požadavky jsou promítnuty i do závazných podmínek tohoto závazného stanoviska, které ukládají mimo jiné povinnost pravidelně projednávat postup přípravy a realizace stavby s Ministerstvem obrany a vedením ÚVN, předkládat výsledky monitoringu, zabezpečit ochranu rozvojových ploch nemocnice a zajistit, aby výstavba ani provoz tunelu neomezily funkčnost zařízení ani jeho strategickou úlohu v systému obrany státu. Zvolená trasa vedení tunelu v jižní variantě (JIH ÚVN) byla

potvrzena jako technicky i environmentálně nejvhodnější řešení z hlediska ochrany areálu nemocnice i geologických podmínek lokality.

Dále dokumentace EIA hodnotí i možné ovlivnění studní a vodních zdrojů v okolí trasy tunelu. Před zahájením výstavby bude provedena jejich pasportizace a sledování hladin podzemní vody, které bude pokračovat po celou dobu ražby i po ukončení stavebních prací ve zkušebním provozu. Monitoring umožní včasné zachycení jakýchkoli poklesů hladiny a přijetí nápravných opatření, např. doplňování vodních zdrojů nebo provedení lokálních injektáží. Podrobné hodnocení je uvedeno výše v kapitole „Vlivy na povrchové a podzemní vody“.

Z hlediska stability povrchu a možných poklesů terénu dokumentace EIA konstatuje, že ražené tunely budou vedeny v dostatečné hloubce, aby nedocházelo k porušení celistvosti povrchu nebo k deformacím zástavby. Geotechnický a hydrogeologický monitoring je nedílnou součástí předmětného záměru a podmiňuje jeho bezpečnou realizaci. Cílem je průběžně sledovat reakci horninového masivu na ražbu, kontrolovat deformace, konvergenci výrubu a indukované účinky v okolí stavby. Měření probíhají kontinuálně, s možností dálkového přenosu dat pro okamžitou reakci na odchylky. Tento systém zajišťuje včasné přijetí stabilizačních opatření a minimalizaci vlivů na povrch i okolní objekty.

Vibrace od provozu vlaků po dokončení výstavby budou výrazně nižší než při provozu po stávající povrchové trati, a to jak díky hloubkovému vedení trasy, tak použití pružného uložení kolejí.

Trasa záměru prochází pod památkově chráněnými územími, a to severozápadním okrajem památkové rezervace hl. m. Prahy, památkovou zónou Vilová kolonie Ořechovka a památkovou zónou Praha – Staré Střešovice. Ražené tunely (Střešovické tunely) jsou navrženy v hloubkách větších než 30 m pod terénem, což zajišťuje, že na historické objekty nebude působit nadlimitní přenos vibrací ani poklesy terénu. Před zahájením ražby bude provedena pasportizace všech objektů nacházejících se v zóně možného vlivu. Ta bude obsahovat podrobný soupis veškerých stávajících poškození (deformace, trhliny, vlhkost zdiva aj.). Po dokončení výstavby záměru bude provedena repasportizace za účelem porovnání počátečního stavu a nového stavu budov. V případě zjištění nových poškození bude následovat řešení náhrady škod nezávislým znalcem.

V ražených úsecích tunelů se nepředpokládá potencionální výskyt archeologických nálezů. V oblastech hloubených tunelů Dejvice a Veleslavin je však nutné počítat s možností záchranných archeologických prací, které budou realizovány v případě nálezu kulturně-historicky cenných artefaktů nebo struktur.

Technické a technologické řešení záměru umožňuje dodržení požadavků relevantních předpisů (zejména zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů). Záměr se nedotýká hmotného majetku třetích stran v míře, která by mohla vést k nevratnému poškození nebo znehodnocení, a veškeré potenciální vlivy budou průběžně sledovány a vyhodnocovány. Vlivy na nemovitosti a kulturní dědictví v důsledku výstavby a provozu (potenciální pokles povrchového terénu, vibrace) nezpůsobí poškození staveb. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje, příslušná opatření (např. pasportizace objektů v zájmovém území před výstavbou i po jejím dokončení, sledování vibračního pozadí, náprava či kompenzace případných škod a kontrola stavu komunikací

využívaných stavbou) jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska a zajišťují ochranu staveb, dopravní infrastruktury i soukromého majetku v průběhu výstavby a provozu.

Přeshraniční vlivy

Z hlediska vyhodnocení umístění záměru a velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se nejedná o záměr, který by svými vlivy přesahoval státní hranice. Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Kumulativní vlivy záměru jsou v dokumentaci EIA popsány v kapitole B.I.4 (Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry) a dále rozpracovány v příslušných kapitolách, kde se hodnotí dopady na jednotlivé složky životního prostředí (např. ovzduší, hluk, krajina, voda apod.) – vždy s přihlédnutím k možnému souběhu s jinými aktuálně realizovanými nebo připravovanými stavbami.

V rámci kapitoly B.I.4 jsou uvedeny následující stavby, které se časově či prostorově dotýkají předmětného záměru, a to „Modernizace trati Praha–Bubny (včetně) – Praha–Výstaviště (včetně)“, „Modernizace trati Praha–Výstaviště (mimo) – Praha–Dejvice (včetně)“, „Modernizace trati Praha–Veleslavín (včetně) – Praha–Ruzyně (včetně)“, „Komunikace Evropská – Svatovítská (KES)“. Z těchto koordinovaných staveb nevyplývají významné kumulativní vlivy v etapě výstavby ani provozu záměru. V příslušných kapitolách dokumentace EIA, které se zabývají jednotlivými složkami životního prostředí, je explicitně uvedeno, že i v případě souběhu prací na okolních úsecích nedojde k překročení zákonných limitů (hygienických, emisních, imisních). Konkrétně kumulativní vlivy na hluk byly posouzeny tak, že nárazové hlukové zdroje (ražba TBM i vzájemné působení s hlučnými činnostmi na „Praha–Výstaviště – Praha–Dejvice“) tvoří krátkodobý souběh, ale díky postupnému uvolňování jednotlivých meziúseků a aplikaci protihlukových opatření nedojde k překročení limitu 65 dB pro stavební hluk. Ostatní hlukové zdroje (včetně obslužné dopravy stavby) byly hodnoceny odděleně, neboť kumulace s běžným provozem tratě je v době výstavby eliminována (vozidla se převedou na jiný koridor). Z hlediska veřejného zdraví jsou kumulativní vlivy posuzovány zejména u hlukové expozice. V dokumentaci EIA je uvedeno, že souběžná exponovanost obyvatel hlučnými pracemi z dvou sousedících úseků trati by mohla nastat maximálně v pomíjivých obdobích předání úseků, a tato situace nebude trvat déle než několik týdnů. I v těchto případech však není riziko překročení nejprísnějších hygienických limitů, jelikož většina hlučných činností (ražba, skladba materiálu) je prováděna v odlišných denních intervalech. Vlivy všech záměrů umístěných v blízkosti předmětného záměru s potenciálně možnými kumulativními vlivy byly v dokumentaci vyhodnoceny z kumulativního hlediska jako málo významné a akceptovatelné. Hlavním důvodem je fakt, že většina potenciálních kumulací je dočasného charakteru, trvá jen krátká období souběhu stavebních činností, a dále nutností dodržovat harmonogramy a technická opatření (protihluková, protiprašná, vodohospodářská), která minimalizují riziko překročení limitů. Negativní vlivy nepředstavují v kumulaci se stávajícími riziko překročení stanovených limitů. S uvedeným vyhodnocením souhlasí i zpracovatel posudku.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného

záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu zpracovatele dokumentace EIA, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulována v návrhu závazného stanoviska (uvedeném v posudku).

Části dokumentace EIA popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku doplnění ani dopracování. Zpracovatel zároveň s uvedenými závěry souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Předmětem záměru je zdvoukolejnění, elektrifikace a zatunelování železniční trati v úseku mezi ŽST Praha-Dejvice (mimo) a ŽST Praha-Veleslavín (mimo), a to převážně v nové stopě. Celková délka úseku bude 4,073 km, celý úsek je tunelový. Hloubený tunel Dejvice má délku přibližně 331 m (km 3,845 – 4,176), hloubený tunel Veleslavín přibližně 596 m (km 7,322 – 7,918). Ražené Střešovické tunely tvoří úsek dlouhý přibližně 3,1 km (km 4,176 – 7,322). Řešený úsek začíná v km 3,845 dle nového staničení, kde navazuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“, a končí v km 7,918 dle nového staničení, kde se napojuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“. V rámci záměru je navržena soustava tří tunelů: hloubený tunel Dejvice, ražené Střešovické tunely a hloubený tunel Veleslavín, o celkové délce 4,073 km. Trať je v celém rozsahu dvoukolejná, elektrizovaná, s novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a dálkovým řízením provozu. Záměr je řazen mezi veřejně prospěšné stavby.

Z hlediska ekologického a urbanistického působí záměr příznivě, neboť přispívá k podpoře ekologicky šetrné železniční dopravy s elektrickou trakcí v rámci hlavního města Prahy. Nové technické řešení přispívá ke snížení lokálních emisí a hlukové zátěže, zefektivňuje dopravní systém města a zároveň umožňuje lepší využití městského prostoru. Zvolená koncepce

dvoukolejné elektrifikované trati v podzemí je v souladu s principy udržitelné dopravy a představuje moderní řešení s minimálními dopady na životní prostředí.

Hloubené tunely Dejvice a Veleslavín jsou navrženy jako dvoukolejné v otevřené stavební jámě. V pokryvných vrstvách jsou jámy zabezpečeny pažicemi stěnami (pilotové, záporové, mikrozáporové), případně vysvahováním, pokud to umožní prostorové a geotechnické podmínky. Ve skalním podloží jsou jámy zajištěny kotveným svahem se stříkaným betonem. Konstrukce tunelů je monolitická železobetonová, jednolodní, s únikovými cestami po obou stranách. Tunely splňují požadavky normy ČSN 73 7508. Materiál z hloubených tunelů Dejvice a Veleslavín bude po vytěžení odvážen do stavebního dvora v Dejvicích, kde bude dočasně mezideponován. V rámci této mezideponie bude probíhat třídění a případné vysoušení jemnozrnných zemin. Část materiálu bude využita pro zpětné zásypy, zbylá část bude následně přepravována po železnici obdobně jako rubanina z ražených tunelů.

Ražené Střešovické tunely jsou řešeny jako dva jednokolejné tunely, ražené pomocí plnoprofilových TBM štítů technologií EPB/EPBS, která zajišťuje minimalizaci poklesů terénu a deformací masivu. Tunely mají primární ostění z prefabrikovaných železobetonových dílců s průměrem 8,7/9,6 m a tloušťkou 450 mm. Spáry ostění jsou těsněny dvojitým gumovým těsněním pro zajištění vodotěsnosti. Použití plnoprofilových razicích strojů TBM s průběžným budováním ostění umožňuje nejen minimalizovat deformace horninového masivu, ale také pružně reagovat na zastižené geologické a hydrogeologické podmínky. Tento způsob ražby významně snižuje vliv stavebních prací na okolní prostředí i na stávající zástavbu, a je proto považován za nejšetrnější dostupnou technologii pro městské prostředí.

Celkový objem výkopů činí přibližně 790 000 m³. Rubanina z ražených tunelů bude tvořena převážně horninami břidličného a pískovcového charakteru s příměsí sprašových a jílovitých zemin. Materiál z hloubených částí bude zahrnovat navážky, kvartérní hlíny a stavební sutě z nadloží. Materiál z výkopové činnosti nebude považován za odpad pouze v případě, že bude využit přímo na stavbě nebo pokud splní podmínky pro vedlejší produkt podle § 8 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (tj. je zajištěno jeho další využití beze změn a v souladu s právními předpisy). V opačném případě, zejména pokud nebude využit na stavbě ani prokázán režim vedlejšího produktu, bude materiál klasifikován jako odpad s katalogovým číslem 17 05 04 a předán do zařízení určeného pro nakládání s odpady nebo obchodníkovi s odpady. Vzhledem ke geotechnickým a kvalitativním parametrům se nepředpokládá širší využití jako drceného kameniva či stavebního materiálu, a proto bude materiál převážně ukládán.

Rubanina bude kontinuálně dopravována pásovými dopravníky do stavebního dvora v Dejvicích, kde bude probíhat její dočasné mezideponování a případné vysoušení kašovitého materiálu. Přeprava rubaniny bude prioritně zajištěna po železnici, zejména v období let 2026–2028. Odvoz bude probíhat po dosud funkční jednokolejné trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a dále po modernizované dvoukolejné trati směrem na Ruzyni, Hostivici či Kladno až do místa trvalého uložení. Denní odvoz odpovídá dennímu objemu ražby, tedy cca 2 500 m³. Pro tento objem bude denně potřeba přibližně 80 výklopných vagonů typu Ua (31 m³), což představuje 7 vlakových souprav po 180 metrech. Likvidace rubaniny bude zajištěna odvozem do lokalit pro její trvalé uložení. V rámci tohoto závazného stanoviska byla stanovena podmínka č. 1, která ukládá povinnost v rámci dokumentace o povolení záměru doložit specifikaci míst či

lokalit pro uložení nebo využití rubaniny včetně posouzení souvisejících vlivů. Přeprava rubaniny a její vlivy byly komplexně posouzeny v dokumentaci EIA, přičemž navržený způsob odvozu po železnici představuje environmentálně šetrné řešení, které významně omezuje potřebu silniční dopravy v zastavěném území. Tento přístup odpovídá požadavku na minimalizaci dopadů výstavby na veřejné zdraví a kvalitu ovzduší. Dokumentace stanovuje podmínky pro organizaci výstavby a přepravy tak, aby byly minimalizovány vlivy na obytné území – zejména časové omezení přepravy, zavlažování komunikací, zakrývání vozů a pravidelný úklid manipulačních ploch. Způsob nakládání s rubaninou a její odvoz bude dále upřesněn v rámci realizační dokumentace stavby.

V rámci demoličních prací nelze vyloučit výskyt stavebních materiálů s obsahem azbestu, a proto bude nutné s těmito odpady nakládat podle požadavků § 21 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací bude zpracován plán prací s azbestem, stanovující technologické postupy, ochranná opatření a způsob nakládání s odpadem. Odpad obsahující azbest bude neprodleně odvážen ze staveniště v neprodyšných obalech se štítkem „obsahuje azbest“ a uložen výhradně na skládku určenou pro tento druh odpadu. Celkové množství těchto odpadů je v dokumentaci EIA odhadováno na přibližně 13,4 t. V tomto závazném stanovisku jsou stanoveny podmínky, které zaručí, že při demolici a výstavbě nedojde k ohrožení veřejného zdraví ani životního prostředí.

Technické řešení záměru vychází z principu minimalizace vlivů na okolní prostředí a veřejné zdraví. Použití plnoprofilových razicích štítů TBM s průběžným budováním ostění umožňuje reagovat na zastižené geologické podmínky v reálném čase a snižuje riziko havarijních situací. Zvolená technologie umožňuje bezpečné provádění stavebních prací v městském prostředí bez ohrožení okolních staveb, podzemních sítí ani stability povrchu.

Plná elektrifikace trati zcela eliminuje místní emise znečišťujících látek a skleníkových plynů. Umístění trati převážně do podzemí významně omezuje zábor území a umožňuje přeměnu stávající povrchové trasy na plochy pro veřejný nebo dopravní účel. Stávající železniční trať v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín je v současnosti vedena po povrchu, v jednokolejném uspořádání, bez elektrifikace a s omezenými prostorovými možnostmi pro případné rozšíření. Trať prochází převážně zastavěným územím městské části Praha 6 a její provoz je dlouhodobě spojen s hlukovou zátěží a urbanistickým zábořem území. Stávající technický stav železničního svršku i spodku neumožňuje dosažení požadovaných parametrů moderní příměstské dopravy, zejména z hlediska kapacity, rychlosti a bezpečnosti provozu. Z těchto důvodů bude stávající jednokolejná trať vedená převážně po povrchu nahrazena novou dvoukolejnou trasou umístěnou převážně do podzemí. Přemístění trati do tunelu umožní významné zlepšení urbanistického a dopravního uspořádání území a zároveň odstranění negativních vlivů spojených s povrchovým provozem. Uvolněný železniční koridor bude po uvedení nové trasy do provozu využit pro nové veřejné a dopravní plochy, například pěší a cyklistické komunikace či liniovou zeleň, v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Stávající traťový svršek bude následně odstraněn a území upraveno v souladu s požadavky na krajinářské a urbanistické řešení dané lokality.

Technické řešení zahrnuje komplexní geotechnický a hydrogeologický monitoring – měření konvergence, deformací povrchu, napětí v masivu a vývoje hladiny podzemních vod probíhá v reálném čase. Monitoring umožňuje včasnou reakci pomocí injektáží nebo úpravy drenáží.

Pasportizace zdrojů podzemní vody bude provedena rok před zahájením stavby, sledování bude pokračovat i rok po jejím dokončení.

Technologie TBM v uzavřeném nebo polouzavřeném režimu, použitá pro ražené tunely, omezuje deformace masivu a snižuje riziko ohrožení podzemních sítí, zejména v ochranném pásmu ÚVN Střešovice. Hloubené tunely jsou budovány v zabezpečených jámách, čímž je zajištěna jejich stabilita a ochrana okolních staveb. Geotechnické podmínky stanovují hranici přechodu mezi raženou a hloubenou částí tunelu, čímž se minimalizuje riziko porušení stability horninového masivu a deformací povrchu. Základní zvolená koncepce záměru, tedy jak vlastní tunelová stavba (sestavující z ražených tunelů hluboko v horninovém prostředí a navazující úseky hloubených tunelů v místech napojení do stávající stopy železniční trati), tak i způsob provádění stavebních prací (s využitím plnoprofilových razících strojů a odvozem výrubu s využitím železniční dopravy) je z hlediska potenciálního znečišťování životního prostředí, resp. též obecněji vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví, příznivá a z tohoto hlediska odůvodněná.

Technické a technologické řešení záměru, včetně způsobu provádění stavebních prací, je podmíněno jednak dodržením požadavků ochrany obyvatel, jednak dalších složek životního prostředí. Dokumentace EIA v těchto ohledech jednoznačně dokladuje řešitelnost dodržení požadavků příslušných složkových předpisů, včetně stanovení příslušných podmínek, přičemž konkrétní způsob řešení ochrany bude předmětem dalších stupňů přípravy záměru. Průkaz splnění požadavků příslušných složkových předpisů bude potom doložen v rámci uvádění záměru do provozu (zkušební provoz), jde o podmínku nutnou. Tento postup odpovídá standardnímu způsobu přípravy staveb a hodnocení vlivů na životní prostředí (postupná konkretizace záměru od obecného ke zvláštnímu) i postupům orgánů hygienické služby.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí popsáno dostačujícím způsobem, je dokladována proveditelnost dodržení požadavků na vyloučení negativních vlivů na všechny složky životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými předpisy a jsou stanoveny požadavky na omezení, respektive vyloučení, významných negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru, včetně potenciálních spolupůsobících (kumulativních) vlivů navazujících staveb a dalších záměrů v území. Posuzovaný záměr je tedy z hlediska jeho vlivu na životní prostředí akceptovatelný.

Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že při respektování uložených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Výběr a zdůvodnění předložené varianty JIH ÚVN vychází ze závěrů studie „Porovnání variant tunelových tras v úseku Praha–Dejvice – Praha–Veleslavín“ (duben 2020), která shrnuje návrhy modernizace trati zpracovávané v letech 2005–2020. Tato studie, založená na geotechnickém průzkumu prováděném v letech 2017–2019, poprvé v letech 2005–2010 mapovala úvodní návrhy vedení trasy a následně je v období 2011–2015 podrobněji porovnávala v rámci studie SUDOP (2015). V letech 2018–2020 pak byly analyzovány tři plně ražené varianty (JIH, STŘED, SEVER) a jedna hloubená úseková varianta. Na základě souhrnného hodnocení geotechnických

rizik a dopadů na okolní zástavbu, s důrazem na minimalizaci narušení podzemních inženýrských sítí ÚVN, byla koncem dubna 2020 určena jako nejvhodnější varianta JIH ÚVN.

Studie z dubna 2020 jednoznačně potvrdila, že varianta JIH ÚVN je technicky i environmentálně optimální, a proto byla v dokumentaci EIA předložena jako jediná (invariantní) varianta. V kapitole B.I.5 dokumentace EIA je explicitně uvedeno, že varianty SEVER a STŘED již v roce 2019 nebyly dále rozpracovávány kvůli méně příznivým geotechnickým podmínkám a vyšším dopadům na povrchovou zástavbu, a že hloubená varianta byla opuštěna pro nadměrné riziko zásahů do urbanizovaného území.

Stanovení pořadí dalších variant řešení předmětného záměru je proto bezpředmětné, neboť předmětný záměr je z hlediska umístění, technického řešení a odborných studií předložen v dokumentaci EIA jako invariantní. Veškeré vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční (porovnání invariantního záměru s nulovou variantou je integrální součástí posuzování podle zákona). Výše uvedená jediná aktivní varianta byla v rámci tohoto procesu EIA vyhodnocena jako akceptovatelná při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska.

Shrnutí vyjádření k dokumentaci EIA:

Ke zveřejněné dokumentaci EIA příslušný úřad obdržel ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona celkem 48 vyjádření, z toho 2 vyjádření DÚSC (hlavní město Praha, městská část Praha 6), 3 vyjádření DO (Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí; Hygienická stanice hlavního města Prahy; Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského), 7 vyjádření odborů MŽP (odbor adaptace na změnu klimatu, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, odbor ochrany vod, odbor geologie, odbor cirkulární ekonomiky a odpadů, odbor ochrany ovzduší, odbor výkonu státní správy I), 1 vyjádření ostatního orgánu státní správy (Ministerstvo obrany), 35 vyjádření z řad veřejnosti a dotčené veřejnosti (ÚVN, Spolek pro Hanspaulku, Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, Královská kanonie, JUDr. Ivana Němcová, Ing. Petr Kulháněk a Helena Kulhánková a 29x shodné vyjádření veřejnosti dle vzoru I). Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 3 vyjádření ostatních orgánů státní správy a dalších subjektů (Ministerstvo obrany, Povodí Vltavy, s.p., a ÚVN). Podle § 8 odst. 3 zákona příslušný úřad k vyjádřením zaslaným po lhůtě nepřihlíží, nicméně lze uvést, že tato vyjádření byla zaslána zpracovateli posudku, který je v posudku rovněž vypořádal, a to z důvodu, že tato vyjádření obsahují podstatné nové skutečnosti, ke kterým v souladu se zásadou materiální pravdy zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první správního řádu a za přiměřeného použití § 50 správního řádu ve spojení s § 154 správního řádu nelze nepřihlídnout. Přestože se tedy jednalo o vyjádření zaslaná po lhůtě, bylo s ohledem na výše uvedené nezbytné k jejich obsahu přihlížet, a tedy v posudku přistoupit k jejich vypořádání a ke zohlednění jejich obsahu.

Obdržená vyjádření obsahovala připomínky k následujícím hodnoceným oblastem a způsobu posouzení: výběr varianty trasování tunelu (nesouhlas s trasou JIH ÚVN a požadavek na posouzení varianty STŘED), možné negativní vlivy stavby a provozu tunelu na statiku a stavebně-technický stav okolních objektů (včetně památkově chráněných, možnosti působení

otřesů, posunů či sedání vedoucí k poškození historických budov (např. kostel sv. Norberta)), geologické a hydrogeologické podmínky (riziko zásahu do podzemních vodních horizontů, změn hladiny podzemní vody či narušení přítoků k lokálním zdrojům, detailní údaje o geotechnických sondážích, průměrných hladinách podzemní vody a způsobu sanace (drenážní soustavy, injektáže) včetně povinného monitoringu), kumulativní vlivy s dalšími záměry, vibrace a hluk (včetně nízkofrekvenčního hluku) a jejich dopady na veřejné zdraví (časová omezení hlučných prací, tlumiče na stroje, protihlukové stěny či opláštění TBM) a vlivům na přírodu a krajinu (zásahů do zelených ploch v okolí stavebních jam a tunelových vjezdů (Dejvice, Veleslavín)), riziko ohrožení biotopů drobných živočichů či hnízdišť ptáků, rekultivace povrchu a opatření na zachování vizuální integrity krajiny v ochranném pásmu památek, zohlednění souhrnných efektů dalších plánovaných projektů (rozšíření ÚVN, developerské záměry v lokalitě Strahov) v širším území a další.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci EIA).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP508, resp. přímo na následujícím odkazu ([Modernizace trati Praha - Dejvice \(mimo\) - Praha - Veleslavín \(mimo\)](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Hlavní město Praha
2. Městská část Praha 6
3. Městská část Praha 7

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.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Toto 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

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (Aneta.Hurkova@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP508, resp. přímo na následujícím odkazu ([Modernizace trati Praha - Dejvice \(mimo\) - Praha - Veleslavín \(mimo\)](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 14. 3. 2025 pod č. j.: MZP/2025/710/193.

Rozdělovník k č.j. MZP/2025/710/1901

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor

Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 6, starosta

Československé armády 601/23, 160 52 Praha 6

Městská část Praha 7, starosta

U Průhonu 1338/38, 170 00 Praha 7

Dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel

Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 404/12, 110 01 Praha 1

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského

Kozí 4, P.O. BOX 31, 110 00 Praha

Oznamovatel:

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

ECO-ENVI-CONSULT

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

Zpracovatel posudku:

INVEK s. r. o.

Ing. Petr Mynář

Vinohrady 998/46, 639 00 Brno

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo obrany

Tychonova 221/1, 160 00 Praha 6

Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Česká inspekce životního prostředí, ředitelství

Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

Povodí Vltavy, státní podnik

Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Odbory MŽP:

odbor adaptace na změnu klimatu
odbor druhové ochrany a implementaci mezinárodních závazků
odbor cirkulární ekonomiky a odpadů
odbor ochrany vod
odbor geologie
odbor ochrany ovzduší
odbor výkonu státní správy I