HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor stavebního řádu
Oddělení stavebního řádu

MHMPXPNM0TVL

■

dle rozdělovníku

■

Vyřizuje/tel.:
Ing. arch. Dana Bimková
236 00 4153
Počet listů/příloh: **34/2**
Datum:
08.02.2024

Č. j.:
MHMP 2722719/2023
Sp. zn.:
S-MHMP 133569/2021/STR

ROZHODNUTÍ
ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Výroková část:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavebního řádu, jako krajský stavební úřad příslušný podle § 30 odst. 1 písm. e) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších přepisů (dále jen „nový stavební zákon“), ve spojení s ust. § 330 odst. 3 věty druhé nového stavebního zákona, v návaznosti na ustanovení zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění účinném do 31.12.2023 (dále jen „liniový zákon“), podle § 330 odst. 1 nového stavebního zákona v územním řízení vedeném podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31.12.2023 (dále jen „stavební zákon“), a podle Čl. II zákona 465/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, vedeném podle liniového zákona, posoudil podle § 84 až 90 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby dopravní infrastruktury uvedené v § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona, kterou dne 01.02.2021 podala **Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1** (dále též „žadatel“), kterou zastupuje METROPROJEKT Praha a.s., IČO 45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, a na základě tohoto posouzení

I.

vydává podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění účinném do 31.12.2023

r o z h o d n u t í o u m í s t ě n í s t a v b y,

kterým v souladu s ust. § 92 odst. 1 stavebního zákona schvaluje záměr nazvaný

„Novostavba ŽST Praha - Letiště Václava Havla, Praha, Ruzyně“

(dále též „stavba“) v území obce hlavní město Praha v městské části Praha 6.

Druh a účel umisťované stavby:

Veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury obsahuje stavbu celostátní dráhy a jejích součástí ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o dráhách“) a související změny nebo nové části stávajících staveb dopravní a technické infrastruktury.

Předmětem stavby je nová celostátní dráha včetně nové podzemní železniční stanice situované do prostoru ul. Aviatické v areálu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Součástí stavby jsou dočasné a trvalé přeložky kabelů VN a NN, sítí elektronických komunikací, kabelovodu, kolektoru, veřejného osvětlení, dešťové a splaškové kanalizace, vodovodu a plynovodu, změny komunikací, zpevněných ploch a dočasné komunikace, mosty a lávky pro zajištění dopravní obsluhy letiště po dobu výstavby.

Katastrální území, parcelní čísla a druh pozemků, na nichž se stavba umisťuje:

Katastrální území Ruzyně, pozemky parc. č. 2561/1 (zastavěná plocha a nádvoří), 2564/1 (ostatní plocha), 2564/8 (zastavěná plocha a nádvoří), 2564/12 (ostatní plocha), 2564/13 (ostatní plocha), 2567/37 (ostatní plocha), 2567/43 (ostatní plocha), 2567/48 (ostatní plocha), 2567/53 (ostatní plocha), 2567/63 (ostatní plocha), 2567/83 (zastavěná plocha a nádvoří), 2567/84 (ostatní plocha), 2567/85 (zastavěná plocha a nádvoří), 2567/86 (ostatní plocha), 2567/88 (ostatní plocha), 2567/109 (zastavěná plocha a nádvoří), 2567/114 (ostatní plocha), 2567/117 (ostatní plocha), 2567/135 (zastavěná plocha a nádvoří), 2570/1 (ostatní plocha), 2579/1 (ostatní plocha), 2579/11 (ostatní plocha), 2579/41 (ostatní plocha), 2580/1 (orná půda), 2580/8 (orná půda), 2580/11 (ostatní plocha), 2580/17 (ostatní plocha), 2580/52 (orná půda), 2580/72 (orná půda), 2580/104 (orná půda), 2580/109 (ostatní plocha), 2580/110 (ostatní plocha), 2581/1 (ostatní plocha), 2581/5 (ostatní plocha), 2584/2 (ostatní plocha), 2584/5 (ostatní plocha), 2584/18 (ostatní plocha), 2584/30 (ostatní plocha), 2584/32 (ostatní plocha), 2585 (ostatní plocha).

Umístění a prostorové řešení stavby

Stavba dráhy včetně nové železniční stanice je umístěna v km 16,100-17,008 traťového úseku Praha-Ruzyně - Praha-Letiště Václava Havla. Železniční stanice bude podzemní s dvojicí kolejí a ostrovním nástupištěm, přístup je řešen vestibuly, vestibul „Terminál 2“, případně „Západní vestibul“ bude směřovat k budově Terminál Sever 2, východní vestibul „RODOP“ k budově Terminál Sever 1. Stanice bude umístěna v prostoru ul. Aviatické, kde bude po realizaci nově upraven parter. Součástí stavby je napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, dočasné a trvalé přeložky sítí technické infrastruktury, komunikace a zpevněné plochy, dočasné komunikace pro zajištění dopravní obsluhy areálu letiště po dobu výstavby.

Stavba se umisťuje na výše uvedených pozemcích tak, jak je vyznačeno v Katastrálním situačním výkresu C.2 v měřítku 1:1000, který je přílohou tohoto rozhodnutí (zpracovatel METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, a SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3, hlavní inženýr projektu [redacted], datum zpracování 09/2020, revize 06/2023).

Současně se územním rozhodnutím v dotčeném území nově **určuje obvod celostátní dráhy**, vymezený svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (dle § 4 odst. 2 zákona o dráhách).

Stavba se umisťuje v rozsahu stavebních objektů a provozních souborů:

Stavební objekty

Železniční svršek a spodek

SO 14-10-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek
SO 14-11-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční spodek
SO 15-10-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek
SO 92-14-03 Výstroj a značení trati

Stavba je vymezena začátkem úprav před Železniční stanicí Praha-Letiště Václava Havla (dále též „ŽST Praha-LVH“) v km 16,120 a koncem úprav za ŽST Praha-LVH v km 17,008.253. Délka úseku novostavby je přibližně 888 m. Trať je umístěna v parametrech pro pravidelný intervalový provoz odpovídající špičkovému intervalu letištních a kladenských vlaků. Směrové poměry trati umožní v převážné délce jízdu rychlostí 80 km/h, v úseku do km 16,307 až 110 km/h pro klasické soupravy. Sklonové poměry trati respektují mimoúrovňové křížení trati s pozemními komunikacemi. V úsecích, kde je trať vedena v zářezu, jsou umístěny zárubní zdi (SO 14-24-03, SO 14-24-04, SO 14-24-05), případně kombinované se svahováním. Odvodnění tělesa železničního spodku je řešeno pomocí příkopových U žlabů, trativodů a následně svodného potrubí, které je zaústěno do přečerpávací šachty v prostoru nástupní plochy u tunelu v km 16,183.

Řešení železničního svršku navazuje na traťový úsek související stavby „Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“, trať je vedena v souběhu se silničním Pražským okruhem a dále je napojena na novou železniční stanici ŽST Praha-LVH. Minimální poloměr směrového oblouku v hlavních i předjízdných kolejích je 300 m (včetně výhybek), v traťových úsecích je jednotná osová vzdálenost kolejí 4,0 m, v oblasti kolejových spojek 4,75 m. Maximální sklon v celém úseku je 2,5 ‰, minimální poloměr zakružovacího oblouku je 10 000 m.

ŽST Praha-LVH bude podzemní a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 225 m, kolejiště bude řešeno jako pevná jízdní dráha tvořená konstrukcí železničního svršku bez kolejového lože a konstrukcí železničního spodku. Kolejové rozvětvení umožní obracení vlakových souprav a jízdu vlaků po libovolné traťové koleji.

Vystrojení trati zahrnuje návěsti, resp. značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení.

Nástupiště

SO 15-12-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - nástupiště

Nástupiště bude ostrovní o šířce max. 12 m a délce 225 m a je součástí SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice.

Mosty a zdi

Provizorní mosty a lávky

SO 15-22-01 Provizorní lávka pro pěší v km 16,721

Dočasná lávka bude umístěna na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48 a 2580/17, k. ú. Ruzyně. Lávka bude mít ocelovou konstrukci a bude vedena nad stavební jámou ŽST Praha-LVH pro převedení pěších v blízkosti objektu Parkingu C.

SO 15-22-02 Provizorní most v km 16,917

Dočasný most bude umístěn na pozemcích parc. č. 2564/12, 2567/86 a 2580/17, k. ú. Ruzyně. Most bude tvořen dvojicí mostních konstrukcí a bude zajišťovat dopravní propojení ulice Aviatické a převedení dopravy přes stavební jámu ŽST Praha-LVH.

Zárubní zdi

SO 14-24-03 Zárubní zeď v km 16,100-16,155 (L)

Zárubní zeď bude umístěna na pozemku parc. č. 2580/52, k. ú. Ruzyně, v zářezu podél trati vlevo ve směru staničení. Železobetonová zeď bude mít délku 55 m a bude ukončena před nástupní plochou jednotek IZS v km 16,155. Výška zdi bude proměnná až do 6,1 m od úrovně terénu po parapetní římsu, na římse bude osazeno zábradlí.

SO 14-24-04 Zárubní zeď v km 16,105-16,211 (L)

Zárubní zeď bude umístěna na pozemcích parc. č. 2579/11, 2580/52, k. ú. Ruzyně, v zářezu vlevo. Železobetonová zeď bude mít délku 136 m, bude vedena podél příjezdové komunikace k portálu tunelu, půdorysně bude zalomena podél nástupní plochy pro IZS a bude ukončena v návaznosti na hloubený tunel (SO 14-25-01). Výška zdi bude proměnná až do 9,5 m od úrovně terénu po parapetní římsu, na římse bude osazeno zábradlí.

SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (P)

Zárubní zeď bude umístěna na pozemcích parc. č. 2580/17, 2580/52, k. ú. Ruzyně, v zářezu vpravo. Železobetonová zeď bude mít délku 111 m a ukončena u portálové stěny hloubeného tunelu (SO 14-25-01) ve staničení km 16,211. Výška zdi bude proměnná až do 9,1 m od úrovně terénu po parapetní římsu, na římse bude osazeno zábradlí.

Ostatní inženýrské objekty

Silnoproudé sítě

SO 14-54-19 Ochrana kabelů 22 kV+0,4 kV+ovl v km 16,050 - LP

V km 16,050 a v km 16,100 v místě křížení stávající kabelové trasy s novou komunikací budou kabely v majetku Letiště Praha, a. s. uloženy do dělených chrániček a obetonovány. Ochrana se týká kabelů označených VN011, VN228, VN245, NN9902, HO049 a HO050, délka chrániček bude přibližně 10 m a 30 m. Tento SO nevyžaduje územní rozhodnutí.

SO 14-54-20 Provizorní přeložka kabelu 22kV+ovl v km 16,300 - LP

SO 14-54-21 Definitivní přeložka kabelu 22kV+ovl v km 16,300 - LP

V km 16,300 v místě křížení stávající kabelové trasy s novou stavbou budou přeloženy kabely v majetku Letiště Praha, a. s. Pět VN kabelů označených VN032, VN041, VN201, VN211, VN212 a tři ovládací kabely označené HO128, TO084 a TO165 budou před a za křížením se stavbou přerušeny a budou na ně naspojkovány nové kabely obdobného typu, které budou po dobu realizace stavby dočasně uloženy na provizorní lávku, délka dočasné přeložky bude přibližně 280 m. Po provedení nové stavby budou kabely přeloženy pod nové těleso kolejového svršku, kde budou uloženy v kabelovém podchodu. Přeložka bude na pozemcích parc. č. 2579/11, 2579/41, 2580/17, k. ú. Ruzyně, délka trasy bude přibližně 100 m. Po provedení trvalé přeložky bude dočasná přeložka zrušena.

SO 14-54-22 Definitivní přeložka kabelů VN+NN v km 16,200 - LP

V km 16,200 v místě nové zárubní zdi budou přeloženy kabely VN a NN v majetku Letiště Praha, a. s. Kabely označené VN 011, NN 9902, HO 049 a HO 050 budou před a za prostorem zárubní zdi přerušeny a budou na ně naspojkovány nové kabely obdobného typu. Přeložka bude na pozemku parc. č. 2580/52, k. ú. Ruzyně, délka trasy bude přibližně 60 m.

SO 15-54-10 Přeložky kabelů VN v prostoru ŽST Praha LVH - LP

V prostoru umístěné ŽST LVH budou přeloženy dva kabely 22kV v majetku Letiště Praha, a. s. Kabely označené VN006 a VN206 budou před a za stavební jámou stanice přerušeny a budou na ně naspojkovány nové kabely obdobného typu, které budou uloženy mimo hranice stavební jámy. Přeložka bude na pozemcích parc. č. 2567/48, 2567/63, 2567/84, 2567/85, 2567/86, k. ú. Ruzyně, délka trasy bude přibližně 300 m. Kabely uložené ve stávajícím kolektoru, který příčně přechází přes stavební jámu, nebudou stavbou dotčeny, kolektor bude po dobu stavby vyvěšen a zachován v provozu.

SO 15-54-20 Přeložky kabelů NN v prostoru ŽST Praha LVH - LP

V prostoru umístěné ŽST LVH budou přeloženy dva kabely 0,4kV v majetku Letiště Praha, a. s. Kabely označené NN3612 a NN3613 budou před a za stavební jámou stanice přerušeny a budou na ně naspojkovány nové kabely obdobného typu, které budou uloženy mimo hranice stavební jámy. Přeložka bude na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/84, 2567/85, 2567/86, 2567/114, 2580/17, k. ú. Ruzyně, délka trasy bude přibližně 350 m.

V prostoru umístěné ŽST LVH u objektu řidičů vedle objektu Parkingu C budou přeloženy dva kabely 0,4kV v majetku Letiště Praha, a. s. Kabely označené NN3608 a NN3610 budou před a za stavební jámou stanice přerušeny a budou na ně naspojkovány nové kabely obdobného typu, které přejdou stavební jámu po dočasné konstrukci. Po zakrytí stavební jámy budou kabely nově přeloženy do trvalé trasy. Délka dočasné trasy bude přibližně 230 m, délka trvalé trasy přibližně 180 m.

Přeložky kabelů NN budou na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/84, 2567/85, 2567/86, 2567/114, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Kabely uložené ve stávajícím kolektoru, který příčně přechází přes stavební jámu, nebudou stavbou dotčeny, kolektor bude po dobu stavby vyvěšen a zachován v provozu.

Slaboproudé sítě

SO 14-53-06 Přeložka LP km 16,267

Trasa stávajících metalických kabelů TT 131, TT 234 v km 16,258 bude dočasně přeložena na kabelovou lávku v km 16,190. Trvalá přeložka bude vedena výkopem nad tělesem tunelu. Přeložka bude na pozemcích parc. č. 2579/1, 2580/8, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Metalické kabely budou přepojeny v kabelových spojkách na hranici stavby. Kabelovým podchodem bude veden překládaný kabel TT 234. V prostoru nové komunikace jsou ve výkopu vedeny kabely ve správě Letiště Praha, a. s.: metalický kabel TT318, HDPE trubky a HDPE trubky vč. optických kabelů KO 364, KO 365, KO 366, KO 389, KO 390, KO 391, KO 392, které budou uloženy do dělených chrániček průměru 160 mm.

SO 14-53-07 Přeložka MV km 16,290

Trasa stávající trubky HDPE s optickým mikrokabelem a mikrotrubičkami ve správě MV označená podle LP KO 512 v km 16,299 bude dočasně přeložena na kabelovou lávku v km 16,190. Trvalá přeložka bude vedena výkopem nad tělesem tunelu. Přeložka bude na pozemcích parc. č. 2579/11, 2579/41, 2580/17, 2580/109, k. ú. Ruzyně. Trubka HDPE a mikrotrubičky budou napojeny na hranici stavby, optický kabel bude zafouknut nově v celém úseku mezi stávajícími optickými rozvaděči.

SO 14-53-08 Přeložka LP km 16,560-16,600

Trasa stávajících trubek HDPE s optickými kabely KO 118 a KO 119 a trasa metalického kabelu TT 212 v prostoru stavební jámy tunelu bude přeložena do nové trasy na pozemku parc. č. 2564/1, k. ú. Ruzyně. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby ve spojkách PLASSON, metalický kabel bude napojen ve spojkách na hranici stavby provedením vložky.

SO 15-53-01 Přeložka Cetin km 16,711-16,772

Stávající trubka HDPE s optickým kabelem KO 061 v prostoru stavební jámy stanice bude přeložena do nové trasy na pozemcích parc. č. 2567/48, 2567/84, k. ú. Ruzyně. Trubka HDPE bude napojena v šachtě kolektoru a na hranici stavby, optické kabely budou zafouknuty nově v celé délce mezi rozvaděči.

SO 15-53-02 Přeložka MV km 16,711-16,745 (ŘLP, CDT)

Metalický kabel ve správě Ministerstva vnitra ČR značený podle LP - TT 181 bude v souvislosti s přeložkou horkovodu (km 16,710-16,874) přeložen do nové trasy na pozemku parc. č. 2567/48, k. ú. Ruzyně. V nové trase bude položený nový kabel, který bude naspojkován v kabelových spojkách XAGA 500 na stávající.

SO 15-53-03 Přeložka LP km 16,615-16,695

Stávající trasa metalického kabelu TT 222 na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/114, 2580/17, k. ú. Ruzyně, která je vedena v blízkosti pažení stavební jámy tunelu, bude zachována. Po dobu výstavby bude trasa koordinována s realizací pažení jámy a budou provedena opatření k ochraně kabelů.

SO 15-53-04 Přeložka LP km 16,710-16,773 (CIZÍ SPRÁVCE)

na pozemku parc. č. 2567/53, k. ú. Ruzyně.

Kabelové trasy parkovacího systému hotelu Marriott budou v prostoru nové železniční stanice přeloženy do nových tras na pozemku parc. č. 2567/53, k. ú. Ruzyně včetně osazení prvků parkovacího systému v souladu s prostorovým řešením parteru ŽST Praha LVH. Kabelové trasy a prvky budou umístěny pro obsluhu výjezdu z parkoviště, vjezdu na parkoviště z ul. Aviatické a pro napojení kamerový systém parkoviště.

SO 15-53-05 Přeložka LP km 16,710-16,874

Stávající trasa trubek HDPE s optickými kabely (mikrokabely) KO 062, KO 064+KO 064a, KO 065, KO 066, KO 067, KO 068 a trasa metalických kabelů TT 223, 224, 225, 226, MR 076 bude přeložena mimo prostor stavební jámy stanice. V nové trvalé trase na pozemcích parc. č. 2567/48, 2567/84, k. ú. Ruzyně, budou položeny nové HDPE trubky, které budou ve spojkách PLASSON (Matrix) naspojkovány na stávající trubky. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby a v šachtě kolektoru, optické kabely budou zafouknuty nově v celém úseku mezi rozvaděči.

SO 15-53-06 Přeložka LP km 16,919-16,976

na pozemcích parc. č. 2564/12, 2567/63, 2567/85, 2567/86, k. ú. Ruzyně,

Stávající trasa trubek HDPE s optickými kabely KO 427, KO 497, KO 498, KO 614, KO 270, KO 271 a metalického kabelu TT 227, vedená v kabelovodu, bude z prostoru stavební jámy stanice dočasně přeložena na kabelovou lávku v km 16,894. Trvalá přeložka bude v nové trase na pozemcích parc. č. 2564/12, 2567/63, 2567/85, 2567/86, k. ú. Ruzyně, v návaznosti na prostorové řešení stanice. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby, optické kabely budou zafouknuty nové v celé délce, metalický kabel bude napojen na hranici stavby.

SO 15-53-07 Přeložka kabelovodu LP km 16,919-16,976

Stávající trasa kabelovodu bude z prostoru stavební jámy stanice přeložena v oblasti před PA SMART AeroParking. Nový kabelovod tvořený plastovým multikanálem bude umístěn v upravené trase a výšce na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/12, 2567/63 k. ú. Ruzyně. Kabelovod se bude v západní části napojovat do hloubené stanice v prostoru rozvodny v západním vestibulu. V ostatních částech se napojí do stávajících kabelových komor.

SO 15-53-08 Přeložka LP km 17,009-17,074

na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/12, 2567/63 k. ú. Ruzyně

Stávající trasa trubek HDPE s optickými kabely KO 153, KO 154, trasa metalických kabelů SSZ a parkovacího systému bude přeložena dočasně mimo prostor stavební jámy. Trvalá přeložka bude v nové trase na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/12, 2567/63, k. ú. Ruzyně, v návaznosti na prostorové řešení stanice. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby, optické kabely budou zafouknuty nově v celém úseku mezi stávajícími optickými spojkami či rozvaděči. Metalické kabely budou napojeny v nejbližších spojkách, nebo na hranici stavby provedením vložky. Délka přeložky bude přibližně 169 m.

Veřejné osvětlení

SO 14-54-30 Provizorní přeložka VO v km 16,350 - LP

V km 16,350 v místě křížení stávající komunikace a nového traťového úseku Praha-Dl. Míle - Praha-LVH bude na pozemcích parc. č. 2580/17, 2580/109, k. ú. Ruzyně, odstraněno veřejné osvětlení komunikace v majetku Letiště Praha, a. s. Stávající koncová větev veřejného osvětlení

č. 21 bude demontována včetně stožárů č. 14/21 - 18/21. Tento SO nevyžaduje územní rozhodnutí.

SO 14-54-31 Definitivní přeložka VO v km 16,350 - LP

V km 16,350 v místě křížení stávající komunikace a nového traťového úseku Praha-Dl. Míle - Praha-LVH bude na pozemcích parc. č. 2580/17, 2580/109, k. ú. Ruzyně, podél komunikace umístěno nové veřejné osvětlení nahrazující odstraněnou část větve č. 21. Nové stožáry budou osazeny v koordinaci se stavbou trati a budou napojeny na stávající větev osvětlení č. 21, původním kabelem ze stožáru č. 19/21 v majetku Letiště Praha, a. s.

SO 14-54-32 Provizorní přeložka VO v km 16,400 - LP

V km 16,400 v místě křížení stávající komunikace a nového traťového úseku Praha-Dl. Míle - Praha-LVH bude odstraněna část stávajícího veřejného osvětlení komunikace v majetku Letiště Praha, a. s. Část větve osvětlení č. 51 včetně stožáru č. 20/51 bude demontována, zbývající úsek větve č. 51 bude na severní straně napojen z větve č. 33 tak, že mezi stožáry č. 10/33 a č. 23/51 bude provedeno nové propojení kabelovým vedením na pozemcích parc. č. 2567/88, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

SO 14-54-33 Definitivní přeložka VO v km 16,400 - LP

V km 16,400 v místě křížení stávající komunikace a nového traťového úseku Praha-Dl. Míle - Praha-LVH bude na pozemcích parc. č. 2567/43, 2580/17, k. ú. Ruzyně, podél komunikace umístěno nové veřejné osvětlení nahrazující odstraněnou část větve č. 51. Nový stožár bude osazen v nové pozici v koordinaci se stavbou trati a bude napojen na stávající větev č. 51, novým kabelem ze stožáru číslo č. 19/51 a č. 21/51 v majetku Letiště Praha, a. s.

SO 15-54-30 Přeložky VO v prostoru ŽST Praha LVH - LP

V prostoru nové železniční stanice přibližně od km 16,500 bude po dobu výstavby odstraněno stávající veřejné osvětlení v majetku Letiště Praha, a. s. Nové osvětlení včetně přisvětlení přechodů pro chodce bude umístěno v koordinaci se stavbou trati na pozemcích parc. č. 2564/1, 2564/12, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/86, 2570/1, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Stávající stožáry č. 12/39, 13/39, 14/39 a 15/39 budou demontovány a po výstavbě osazeny do původní pozice. Nové stožáry budou kabelovým vedením napojeny na stávající větve osvětlení vždy z nejbližšího zachovaného stožáru.

SO 90-55-01 Provizorní lávka v km 16,693 a v km 16,894

Dočasné lávky pro přeložky kabelů po dobu výstavby budou umístěny na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/53, 2567/84, 2567/114, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Lávky budou mít ocelovou příhradovou konstrukci na podpěrách kotvených do základových patek. Lávka v km 16,693 přemostí jámu pro hloubený tunel, bude mít rozpětí 27 m a šířku 1,6 m. Lávka v km 16,894 přemostí hloubenou stanici SO 15-61-01, bude mít rozpětí 42 m a šířku 1,6 m. Konstrukce lávek bude uzemněna.

Potrubní vedení

Kanalizace

SO 14-50-23 Přeložka dešťové kanalizace DN 300, km 16,350

V km 16,350 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude přeložena koncová část stávající dešťové kanalizace DN 300 v majetku Letiště Praha, a. s. Při výstavbě bude odstraněn koncový úsek stoky včetně koncové šachty a přípojky od uliční vpusti (UV). Na stoce bude před stavební jámou osazena nová revizní šachta D23.0, která bude po dobu výstavby sloužit jako koncová. Po dokončení stavby tunelu bude do této šachty napojena nová kanalizační stoka DN 300 o délce 15,4 m, ukončená v nové šachtě D23.1. Do šachty D23.1 bude napojena přípojka DN 200 o délce 13,3 m pro vpusť UV-51. Přeložka kanalizace bude na pozemcích parc. č. 2580/109, 2580/110, k. ú. Ruzyně.

SO 14-50-24 Provizorní přeložka dešťové kanalizace DN 400, km 16,390

V km 16,390 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude po dobu výstavby přerušena stávající dešťová kanalizace DN 400 v majetku Letiště Praha, a. s. Na jižní straně bude stoka ukončena v nové koncové šachtě D4.5, na severní straně bude stoka nově přespádována v dimenzi DN 300 o délce 26,7 m a DN 400 o délce 68,6 m pro odtok do stávající dešťové kanalizace DN 400. Kanalizační přípojky pro vpusti UV-08 a UV-09 budou po dokončení stavby tunelu umístěny nad jeho stropem a zaústěny do nové koncové šachty D4.5. Zároveň bude na stoku přepojeno stávající odvodnění mostu a nové uliční vpusti přípojkami DN 200 v celkové délce 69,0 m.

SO 14-50-25 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN 200, km 16,530

V km 16,530 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude po dobu výstavby přeložena stávající dešťová kanalizace DN 300 v majetku Letiště Praha, a. s. Na stávající stoce budou osazeny dvě nové kanalizační šachty S25.1 a S25.2, mezi kterými bude v délce 18,3 m zrušen stávající úseku kanalizace DN 300. Přes stavební jámu vedena dočasná přeložka - provizorní potrubí zavěšené na ocelové konstrukci společně s dočasnou přeložkou vodovodu (SO 14-51-25). Po dokončení tunelu bude stoka obnovena, mezi šachtami bude umístěno nové potrubí DN 300.

SO 14-50-26 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN 300, km 16,605

V km 16,605 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude po dobu výstavby přeložena stávající splašková kanalizace DN 300 v majetku Letiště Praha, a. s. Dočasná přeložka DN 300 o délce 164,4 m bude z parkovacího domu, z místa napojení na stávající přípojky vedena podél stavební jámy a stávajícího kolektoru až k napojení na novou definitivní část přeložky. Po dokončení tunelu bude tato přeložka zrušena. Trvalá definitivní přeložka kanalizační stoky DN 300 o délce 127,4 m bude umístěna v prostoru nad tunelem po ukončení stavebních prací ve stavební jámě a provedení zásypu hloubeného tunelu. Do této nové stoky budou přepojeny dvě přípojky DN 150-200 v celkové délce 15,8 m. Do koncové šachty bude zaústěna gravitační část kanalizační přípojky stanice (SO 15-50-01).

SO 14-50-27 Odvodnění příjezdové komunikace k portálu tunelu

Příjezdová komunikace a zpevněná plocha u portálu tunelu bude odvodněna gravitační a tlakovou kanalizací do stávající dešťové kanalizace DN 1200. Nová kanalizace bude vedena na pozemcích parc. č. 2579/11, 2580/52, 2581/1, k. ú. Ruzyně. Přípojka DN 200 o délce cca 13 m od horské vpusti u portálu tunelu a přípojka DN 150 o délce cca 23 m z požární nádrže bude napojena do čerpací stanice umístěné ve vozovce v úrovni terénu. Z čerpací stanice budou srážkové vody odváděny tlakovou kanalizací PE dn 110 o délce 134 m do uklidňovací šachty D27.1. a dále gravitační přípojkou DN 200 délce 32 m do stávající dešťové kanalizace DN 1200 v ul. K Letišti. V případě, že bude před stavbou přípojky realizována dešťová kanalizace DN 300 v rámci stavby „Nová komunikace Cargo - Hangár, letiště Praha/Ruzyně - úsek č. 6“, bude přípojka napojena na tuto kanalizaci a její trasa bude zkrácena včetně nové polohy uklidňovací šachty. Čerpací stanice bude podzemní o vnějších půdorysných rozměrech 3,6 x 3,6 m a bude umístěna na pozemku parc. č. 2580/52, k. ú. Ruzyně.

SO 15-50-01 Kanalizační přípojka stanice, km 16,790

V km 16,790 bude na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/53, 2580/17, k. ú. Ruzyně, umístěna přípojka splaškové kanalizace od železniční stanice LVH. Součástí přípojky je gravitační část a výtlačné potrubí PE 110 o délce 73,2 m, zaústěné do uklidňovací šachty S1.01. Z této šachty budou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 o délce 6,1 m do koncové šachty S.5 nové trasy kanalizace DN 300 (SO 14-50-26).

SO 15-50-02 Kanalizační přípojka vestibul, km 17,000

V km 17,000 bude na pozemcích parc. č. 2561/1, 2567/63, 2570/1, k. ú. Ruzyně, umístěna přípojka splaškové kanalizace západního vestibulu železniční stanice LVH. Součástí je gravitační část a výtlačné potrubí včetně uklidňovací šachty. Výtlačné potrubí PE 110 o délce 125,5 m bude zaústěno do uklidňovací šachty, z které budou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 délky 2,8 m do stávající splaškové kanalizace DN 250. V průběhu realizace rozvojových záměrů společnosti Letiště Praha, a. s. (zejména staveb „Dostavba Terminálu 2“, „Plaza“, „Parkovací dům A“, „Úprava a dostavba estakády“) může být přípojka omezena, popř. zcela přerušena. V rámci upřesnění koordinace výše uvedených záměrů v dalších stupních projektové přípravy může být tato kanalizace rektifikována dle aktuální koordinačních požadavků a v souladu s výslednou koncepcí tras inženýrských sítí v dotčeném území.

SO 15-50-03 Kanalizační dešťová přípojka stanice, km 16,790

V km 16,790 budou na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/53, k. ú. Ruzyně, umístěny 2 přípojky dešťové kanalizace železniční stanice LVH. Přípojka DN 150 o délce 9,6 m směrem k Hotelu Marriott bude odvodňovat přístřešek ze západní strany a bude napojena do přeložky dešťové kanalizace SO 15-50-21. Z východní strany přístřešku bude přípojka pro výtlak ze stanice i pro odvodnění přístřešku. Odvodnění přístřešku bude v profilu DN 150 o délce 13,3 m a bude napojeno do uklidňovací šachty. Z této šachty budou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 o délce 10,0 m do přeložky dešťové kanalizace SO 15-50-21. Výtlak PE 110 o délce 8,4 m bude zaústěn do uklidňovací šachty.

SO 15-50-04 Kanalizační přípojka vestibul, km 17,000

V km 17,000 bude na pozemku parc. č. 2564/12, k. ú. Ruzyně, umístěna přípojka dešťové kanalizace železniční stanice LVH. Součástí je gravitační část a výtlačné potrubí včetně uklidňovací šachty. Výtlačné potrubí PE 110 o délce 19,8 m bude zaústěno do uklidňovací šachty, z které budou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 délky 11,0 m do přeložky dešťové kanalizace SO 15-50-22 DN. V průběhu realizace rozvojových záměrů společnosti Letiště Praha, a. s. (zejména úprav Terminálu 2 a souvisejících objektů) může být přípojka omezena, popř. vyřazena z provozu, v dalších stupních projektové přípravy bude řešena podrobná koordinace stavebních postupů a výluk.

SO 15-50-21 Přeložka dešť. kanalizace DN 500, km 16,510-17,000

V km 16,510-17,000 bude z prostoru pro železniční stanici přeložena stávající dešťová kanalizace DN 300 v majetku Letiště Praha, a. s. První část přeložky bude z potrubí DN 300 o délce 86,6 m a od místa napojení na stávající kanalizaci DN 600 v šachtě D1.1. bude vedena severovýchodním směrem podél rekonstruované komunikace. Druhá část přeložky o celkové délce 299,1 m z potrubí DN 400 a DN 500 bude od místa napojení na stávající kanalizaci DN 600 v šachtě D1.1. vedena jihovýchodním směrem podél objektu parkovacího domu. V km 16,790 bude trasa přeložky přizpůsobena objektu výstupu ze stanice, dále bude vedena v souběhu s konstrukcí stanice a bude ukončena v místě napojení na stávající stoku DN 400. Do přeložky budou zaústěny dešťové přípojky DN 200 ze stanice (SO 15-50-03) o celkové délce 12,0 m. Nová část dešťová kanalizace DN 300 o délce 125,3 m pro odvodnění zpevněných ploch bude v km 16,770 v šachtě D2.0 napojena na stávající kanalizaci DN 300, bude vedena při jihovýchodní straně stanice a bude ukončena v šachtě D2.3. Dešťová kanalizace včetně přeložek bude na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/53, 2567/84, k. ú. Ruzyně.

SO 15-50-22 Úprava dešť. kanalizace DN 300, km 16,980

V km 16,980 bude z prostoru pro železniční stanici přeložena stávající dešťová kanalizace DN 300 v majetku Letiště Praha, a. s. Přeložka bude vedena jižně od stanice podél parkovacího domu A a dále v komunikaci Schengenské a bude napojena na stávající dešťovou kanalizaci

DN 400. Přeložka bude v délce 208,6 m z potrubí DN 300 a následně v délce 233,1 m z potrubí DN 400. Do přeložky budou přepojeny stávající přípojky od uličních vpustí (UV), v rámci realizace nových povrchů komunikací budou UV-100 až UV-105 zrušeny a do přeložky budou napojeny přípojky od nových vpustí (SO 15-50-23). Kanalizace bude na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/12, 2567/48, 2567/63, 2567/86, 2570/1, k. ú. Ruzyně.

SO 15-50-23 Odvodnění zpevněných ploch a komunikací

Pro odvodnění zpevněných ploch části komunikace Aviatické v km 16,640-16,700 budou umístěny stoky dešťové kanalizace DN 300 o délce 25,41 m a 28,0 m napojené společnou stokou o délce 9,0 m do přeložené stoky DN 500 (SO 15-50-21). Na stoky budou napojeny přípojky DN 200 od uličních vpustí. Kanalizace bude na pozemcích parc. č. 2564/1, 2564/12, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/84, 2567/86, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

Vodovody

SO 14-51-01 Vodovodní přípojka tunelu, km 16,200

V km 16,200 bude na pozemcích parc. č. 2579/11, 2580/52, k. ú. Ruzyně, umístěna vodovodní přípojka DN 100 o délce 158,8 m. Přípojka bude napojena na stávající vodovod DN 100 v majetku Letiště Praha, a. s., bude vedena příjezdovou komunikací k portálu tunelu převážně v souběhu s trasou kanalizace (SO 14-50-27) a bude ukončena v objektu požární nádrže. V případě, že bude dříve než přípojka realizován vodovod DN 200 v rámci stavby „Nová komunikace Cargo - Hangár, letiště Praha/Ruzyně - úsek č. 6“, bude přípojka napojena na tento vodovod a její trasa bude zkrácena. U portálu tunelu bude umístěna požární nádrž o objemu 72 m^3 a manipulační komora s automatickou tlakovou stanicí pro napájení suchovodu v tunelu. Součástí bude odběrné místo vody pro požární vozidla. Bezpečnostní přeliv z nádrže bude zaústěn do kanalizace.

SO 14-51-24 Provizorní přeložka vodovodu DN 200, km 16,400

V km 16,400 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude po dobu výstavby dočasně přeložen stávající vodovod DN 200 v majetku Letiště Praha, a. s. Vodovodní potrubí bude vyvěšeno na ocelové konstrukci přes stavební jámu. Po dokončení stavby tunelu bude provizorní přeložka zrušena a potrubí bude vráceno do stávající trasy v rámci definitivní přeložky v délce 33,9 m.

SO 14-51-25 Provizorní přeložka vodovodu DN 100, km 16,527

V km 16,527 v prostoru stavební jámy pro železniční tunel bude po dobu výstavby dočasně přeložen stávající vodovod DN 100 v majetku Letiště Praha, a. s. Vodovodní potrubí bude vyvěšeno na ocelové konstrukci přes stavební jámu. Po dokončení stavby tunelu bude provizorní přeložka zrušena a potrubí bude vráceno do stávající trasy v rámci definitivní přeložky v délce 24,9 m.

SO 14-51-26 Přeložka vodovodu DN 200 u portálu tunelu

V km cca 16,200 bude z blízkosti stavební jámy pro nástupní plochu u portálu tunelu přeložen stávající vodovod DN 200 v majetku Letiště Praha, a. s. Přeložka z potrubí PE dn 225 o délce 83,6 m bude na pozemcích parc. č. 2579/11, 2580/52, 2581/1, k. ú. Ruzyně, a bude vedena při severní straně komunikace K Letišti.

SO 15-51-01 Vodovodní přípojka stanice, km 16,790

V km 16,790 bude na pozemku parc. č. 2567/53, k. ú. Ruzyně umístěna vodovodní přípojka pro železniční stanici. Přípojka bude napojena na stávající vodovod DN 100 vedený v kolektoru severně od výstupu ze stanice, délka vnější části přípojky PE 100 dn 90 bude 36 m.

SO 15-51-22 Přeložka závlah. vodovodu, žst. V. Havla

Stávající závlahový vodovod v prostoru stavební jámy železniční stanice bude po dobu výstavby zrušen a po dokončení stavby bude obnoven v původním rozsahu a doplněn o rozvody k novým plochám zeleně nad stanicí v návaznosti na návrh vegetace. Vodovod bude

na pozemcích parc. č. 2564/1, 2564/12, 2567/48, 2567/53, 2567/84, 2567/114, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

SO 15-51-23 Přeložka vodovodu DN 80, km 16,940

V km 16,940 bude z prostoru stavební jámy stanice přeložen stávající vodovod DN 80 u Parkingu A, navazující na vodovod DN 150 u Aviatické ulice, vodovod je v majetku Letiště Praha, a. s. Vodovod DN 80 v prostoru jámy bude zrušen a nahrazen propojením stávajících řadů DN 80 podél ul. Schengenské na opačné straně parkovacího domu. Přeložka bude umístěna na pozemku parc. č. 2567/86, k. ú. Ruzyně, propojení bude řešeno potrubím PE 90 v délce 60,6 m, na trase bude přípojka PE 32 o délce 4,8 m pro plnící místo vozů údržby.

SO 15-51-24 Přeložka vodovodu DN 150, km 16,734

V km 16,734 bude z prostoru stavební jámy stanice a objektu VZT přeložen stávající vodovod DN 150 a DN 200 v majetku Letiště Praha, a. s. Přeložka DN 150 o délce 43,3 m bude umístěna na pozemku parc. č. 2567/48, k. ú. Ruzyně, a bude napojena na stávající trasu vodovodu DN 150 a DN 200.

Plynovody

SO 14-52-22 Přeložky STL a VTL plynovodu, km 16,200

V km 16,200 budou z prostoru zářezu železniční trati u tunelu přeloženy stávající plynovody VTL a STL. Dočasné přeložky budou řešeny vyvěšením potrubí na ocelovou konstrukci na okraji stavební jámy, trvalé přeložky budou vedeny nad konstrukcí tunelu a podél opěrné zdi zářezu. Přeložené plynovody dn 90 o délce 88,0 m a dn 160 o délce 113,0 m budou napojeny na stávající plynovody DN 80 a dn 160 a budou umístěny na pozemcích parc. č. 2579/1, 2579/11, 2580/8, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

SO 14-52-23 Přeložka VTL plynovodu PPD, km 16,200

V km 16,200 bude z prostoru zářezu železniční trati u tunelu přeložen stávající plynovod VTL v majetku PPD. Přeložený plynovod DN 100 o délce 108,0 m bude umístěn na pozemcích parc. č. 2580/52, 2581/1, 2584/2, k. ú. Ruzyně, a bude veden mimo koridor dráhy. Současně s přeložkou plynovodu bude na pozemcích parc. č. 2579/11, 2581/1, 2584/2, k. ú. Ruzyně prodloužena o 30 m plynovodní přípojka DN 80 do regulační stanice.

Horkovody

SO 15-53-21 Přeložka horkovodu (provizorní), km 16,712

Stávající horkovod v majetku Letiště Praha, a. s., uložený v kolektoru v prostoru stavební jámy železniční stanice, bude po dobu výstavby dočasně uložen v provizorním kolektoru a po dokončení stanice bude uložen do trvalého kolektoru ve stávající trase.

SO 15-53-22 Přeložka horkovodu 300/300, km 16,734

V km 16,734 bude z prostoru VZT kanálu železniční stanice přeložen stávající horkovod v majetku Letiště Praha, a. s. Přeložka bude z předizolovaného potrubí DN 300 ukládaného do země a bude umístěna na pozemcích parc. č. 2567/48, 2567/83, 2567/84, k. ú. Ruzyně. Přeložka bude od místa napojení vedena jihovýchodně od VZT objektu a kanálu a bude ukončena v budově č.p. 1048, k. ú. Ruzyně.

Železniční tunely

SO 14-25-01 Tunel, km 16,211-16,729 (Aviatická)

Hloubený tunel v km 16,211-16,729 bude umístěn na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/43, 2567/48, 2579/11, 2579/41, 2580/17, 2580/109, 2580/110, k. ú. Ruzyně. Tunel bude dvoukolejný, prováděný v otevřené stavební jámě, která bude pažena pomocí kotvených pažících stěn odsazených od konstrukce tunelu v kombinaci s kotvenými svahy. Nosnou konstrukci bude tvořit železobetonový monolitický jednolodní rám s deskovou stropní konstrukcí. Základní osová vzdálenost kolejí bude 4,0 mm, vzdálenost osy koleje od vnějších stěn bude v přímém úseku 3,2 m, ve směrovém oblouku na vnitřní straně 3,3 m, světlá výška

tunelu od temene koleje bude 6,5 m. Ve stěnách tunelu v osové vzdálenosti po max. 25 m budou záchranné výklenky o výšce 2,2 m a hloubce 0,75 m. Niveleta tunelu bude v rozmezí 9,3-13,8 m pod úrovní terénu v závislosti na křížení s povrchovými komunikacemi. V tunelovém úseku bude jeden únikový objekt (SO 14-61-01).

Pozemní komunikace

SO 14-30-02 příjezdová komunikace k portálu tunelu

Komunikace pro příjezd k portálu tunelu a nástupní ploše u portálu bude umístěna na pozemcích parc. č. 2579/11, 2580/52, 2581/1, k. ú. Ruzyně. Komunikace bude mít délku 135 m, šířku 5,5 m, bude napojena na komunikaci K Letišti a dále vedena převážně v zářezu. Odvodnění bude přes vpusť do nové dešťové kanalizace (SO 14-50-27).

Napojení tohoto stavebního objektu na komunikaci K Letišti může být dotčeno připravovaným záměrem „Nová komunikace Cargo - Hangár F, letiště Praha/Ruzyně - úsek č. 6“, jehož investorem je Letiště Praha, a. s.

SO 14-30-04 Obnova ul. Aviatická

Komunikace Aviatická na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/43, 2580/17, k. ú. Ruzyně, přibližně v km 16,500-16,650 dráhy, bude po dokončení výstavby tunelu obnovena ve stávajícím rozsahu a bude respektovat směrové a výškové řešení stávající komunikace.

SO 14-30-05 Obnova ul. K Letišti

Komunikace K Letišti na pozemku parc. č. 2580/17, k. ú. Ruzyně, přibližně v km 16,420 dráhy, bude po dokončení výstavby tunelu obnovena ve stávajícím rozsahu a bude respektovat směrové a výškové řešení stávající komunikace.

SO 14-30-06 Obnova MUK Aviatická - K Letišti

Komunikace tvořící jižní větve mimoúrovňové křižovatky (MUK) Aviatická - K Letišti na pozemcích parc. č. 2580/17, 2580/109, 2580/110, k. ú. Ruzyně, přibližně v km 16,350 dráhy, budou po dokončení výstavby tunelu obnoveny ve stávajícím rozsahu a budou respektovat směrové a výškové řešení stávající komunikace.

SO 14-30-07 Úsek Praha-Dlouhá Míle - Letiště Václava Havla, provizorní dopravní značení

Dopravní značení po dobu výstavby bude respektovat požadavky na zajištění dopravní obslužnosti a vývoj dopravní situace v dotčeném území. Tento SO nevyžaduje územní rozhodnutí.

SO 14-30-08 Praha-Dlouhá Míle - Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

Dočasná komunikace včetně provizorního osvětlení bude po dobu realizace železniční stavby a rozvojových záměrů Letiště Praha, a. s., resp. maximálně do r. 2040 umístěna na pozemcích parc. č. 2567/43, 2567/117, 2580/17, k. ú. Ruzyně, přibližně v km 16,460 dráhy. Komunikace bude propojovat komunikaci Aviatickou a Jana Kašpara, bude mít délku 119 m, základní šířku 5,5 m, bude vedena převážně v násypu a bude odvodněna do přilehlého terénu.

SO 15-30-01 Obnova parkoviště Airport Business Centre

Parkoviště a přilehlá komunikace na pozemcích parc. č. 2567/48, 2567/84, 2567/86, k. ú. Ruzyně, při severozápadní straně budovy č.p. 1048 k. ú. Ruzyně (Airport Business Centre), přibližně v km 16,420 dráhy, bude po dokončení výstavby hloubené železniční stanice obnovena přibližně v délce 123 m ve stávajícím rozsahu. Stavební objekt bude respektovat stávající směrové a výškové řešení, rozměry a počet stání se nezmění.

SO 15-30-02 Parkoviště u hotelu Marriott

Parkoviště bude umístěno na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/53, 2580/17, k. ú. Ruzyně, při jihovýchodní straně budovy č.p. 1092, k.ú Ruzyně (hotelu Marriott) jako náhrada za zrušená stání v místě nového severního výstupu z železniční stanice. Parkoviště bude obsahovat 26 kolmých stání a bude směrově a výškově navazovat na stávající komunikaci vedenou

po obvodu hotelu. Odvodnění bude svedeno do stávajících uličních vpustí. Součástí stavebního objektu budou zpevněné plochy po obvodu severního výstupu ze stanice.

SO 15-30-03 Úprava komunikací u Parkingu A

V okolí budovy Parkingu A na pozemcích parc. č. 2567/85, 2564/12, 2567/63, 2567/86, k. ú. Ruzyně, budou upraveny stávající komunikace a zpevněné plochy včetně změny dopravního režimu na vjezdu a výjezdu z parkovacího domu, nově budou jižní brány sloužit jako vjezdové a severní jako výjezdové. Z komunikace Schengenské bude zřízen sjezd směrem k vjezdu do parkingu. Nová komunikace propojí výjezd z parkingu a komunikaci Schengenskou, na kterou bude napojena v místě konce estakády stykovou křižovatkou. Součástí stavebního objektu bude částečná obnova a úprava odstavných stání pro autobusy před Terminálem 2.

SO 15-30-04 Úprava parkoviště před T2

Parkoviště před Terminálem 2 na pozemcích parc. č. 2564/12, 2580/17, k. ú. Ruzyně, bude v jihovýchodní části nahrazeno pěší zónou v přednádražním prostoru (SO 15-31-01), dojde k redukci parkovacích stání na 29 a ke změně vjezdu na parkoviště ze severozápadní obvodové komunikace.

SO 15-30-05 Úprava komunikací u Parkingu C

Komunikace a zpevněné ploch na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/53, 2580/17k. ú. Ruzyně, podél jižního nároží budovy č.p. 1082, k. ú. Ruzyně (Parking C) budou obnoveny a upraveny po zřízení hloubené železniční stanice. Komunikace a plochy budou směrově a výškově respektovat stávající řešení parkoviště a navazující komunikace Aviatické.

SO 15-30-06 Úprava komunikace Schengenská

Komunikace Schengenská v části úseku mezi komunikací Aviatickou a Parkingem A bude mít nově 3 jízdní pruhy, každý o šířce 3,5 m. Výškové řešení bude odpovídat niveletě stávajících komunikací a zpevněných ploch, odvodnění bude zajištěno přes uliční vpusti do dešťové kanalizace. Změna šířkového uspořádání komunikace bude řešena v souvislosti se změnou dopravního režimu a s novým převedením dopravy z komunikace Aviatické do Schengenské. Změnou budou dotčeny pozemky parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/63, 2567/86, 2567/114, 2567/135, 2570/1, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

SO 15-30-07 ŽST Letiště Václava Havla, provizorní dopravní značení

Dopravní značení po dobu výstavby bude respektovat požadavky na zajištění dopravní obslužnosti a vývoj dopravní situace v dotčeném území. Tento SO nevyžaduje územní rozhodnutí.

SO 15-30-08 ŽST Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

Dočasné komunikace a vjezdy na staveniště z komunikace Aviatické a Schengenské budou umístěny na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2567/63, 2567/86, k. ú. Ruzyně.

SO 15-31-01 Pěší zóna Aviatická

Komunikace Aviatická a přednádražní prostor v úseku mezi Terminálem 2 a Parkingem C bude v novém uličním profilu řešen jako pěší zóna, v místě křížení s kolmými komunikacemi budou chodníkové přejezdy. Zpevněné plochy budou umožňovat pojezd vozidly IZS. Komunikace - pěší zóna bude mít celkovou délku 271 m, celkovou šířku 18 m a bude na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/1, 2564/12, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/84, 2567/86, 2580/17, k. ú. Ruzyně.

Kabelovody, kolektory

SO 15-40-01 Vyvěšení kolektoru v km 16,713

V km 16,713 v prostoru hloubeného tunelu před železniční stanicí bude stávající kolektor - teplovodní kanál dočasně vyvěšen přes stavební jámu pomocí příhradové mostní konstrukce. Dočasný most o délce 15 m bude na pozemcích parc. č. 2564/1, 2567/48, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Po dokončení tunelu bude prostor mezi stropem tunelu a konstrukcí kolektoru vyplněn betonem a zatížení kolektoru bude přenášet konstrukce tunelu.

Pozemní objekty

SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice

Železniční stanice bude umístěna od km 16,729 do konce traťového úseku na pozemcích parc. č. 2564/1, 2564/12, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/84, 2567/86, 2580/17, k. ú. Ruzyně. Stanice bude hloubená, podzemní, a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm o délce 225 m a s dvěma vestibuly, součástí stanice budou únikové objekty a technologické prostory. Vestibul „RODOP" bude situovaný ve východní části stanice s výstupem směrem k Terminálu 1. Vestibul „Terminál 2" bude situovaný v západní části stanice, bude realizován společně se stanicí v první fázi výstavby, v další fázi bude doplněn případně nahrazen vestibulem „Západní vestibul" SO 15-61-02. Stanice bude mít dvě základní podzemní podlaží - úroveň nástupiště a úroveň vestibulů, pod nástupištěm bude v podélném směru úniková chodba, která v km 16,953 podejde příčně pod základovou deskou pod pravou kolejí (kolej č. 2) mimo stanici a vyústí do únikového objektu. Podzemní část stanice bude mít základní půdorysné rozměry přibližně 246 x 23 m, nadzemní části budou tvořit výstupy z vestibulů a únikových východů, světlíky a větrací objekt. Prostor nad centrální částí stanice bude řešen jako pěší zóna v úrovni stávajícího terénu. Stavební jáma pro hloubené konstrukce stanice bude v horní části pažená převážně kotvenou záporovou stěnou, případně kotvenou pilotovou stěnou, ve spodní části kotvením skalního svahu.

SO 15-61-02 ŽST Letiště Václava Havla, Západní vestibul

Západní vestibul bude umístěn na západním konci stanice jako její součást, bude na pozemcích parc. č. 2561/1, 2564/12, 2567/63, k. ú. Ruzyně, a bude realizován v koordinaci se stavbou rozšíření Terminálu Sever 2 letiště. Konstrukční řešení vestibulu a propojovací chodby umožní pokračování železničního tunelu směrem na Kladno.

SO 15-61-04 ŽST Letiště Václava Havla, Větrací objekt

Větrací objekt pro odvod vzduchu z požárního a provozního větrání stanice bude umístěn na pozemku parc. č. 2567/48, k. ú. Ruzyně, a bude propojen podzemním kanálem s východní částí stanice. Větrací objekt bude mít půdorysné rozměry 7 x 5 m a výšku max. 26 m od úrovně terénu.

SO 15-61-05 ŽST Letiště Václava Havla - úprava objektů letiště

Pro realizaci železniční stanice budou provedeny dočasné změny stávajících objektů Parking A a stáčecí jímky u nádrží pohonných hmot (PHM) u objektu Parking C. U budovy Parkingu A (č.p. 1082, k. ú. Ruzyně) bude z čelního líce odstraněn předsazený prostor schodiště včetně střešní desky, po dokončení výstavby stanice bude na původním místě umístěno nové schodiště na pozemcích parc. č. 2567/85, 2567/86, k. ú. Ruzyně. Pro čerpací stanici pohonných hmot v objektu Parkoviště PC Comfort bude po dobu výstavby železniční stanice umístěno stáčecí místo v nové poloze včetně kanalizace a nového odlučovače lehkých kapalin (OLK). Stavební objekt bude na pozemku parc. č. 2564/1, k. ú. Ruzyně.

SO 14-61-01 Únikový objekt v km 16,450

Únikový objekt bude umístěn na pozemcích parc. č. 2567/43, 2580/17, k. ú. Ruzyně, vedle hloubeného tunelu v km 16,410 u pravé koleje. Samostatný železobetonový objekt bude propojen podzemní chodbou s tunelem v úrovni únikové cesty v tunelu s vyústěním na terén v chodníku v ulici K Letišti. Nadzemní část o rozměrech 8,5 x 5,5 m bude situována v zářezu svahu u komunikace.

SO 15-61-03 Únikový objekt v km 16,947

Únikový objekt bude umístěn na pozemku parc. č. 2564/12, k. ú. Ruzyně, vedle železniční stanice v km 16,947 u pravé koleje. Samostatný železobetonový objekt bude propojen se stanicí podzemní chodbou. Nadzemní část bude mít půdorys o rozměrech 12 x 9 m a výšku do 3,8 m nad úrovní terénu.

SO 15-66-02 ŽST Praha Letiště Václava Havla, úprava stávajícího oplocení
na pozemcích parc. č. 2561/1, 2567/63, k. ú. Ruzyně.
Oplocení bude umístěno na pozemcích parc. č. 2561/1, 2567/63, k. ú. Ruzyně, jako náhrada stávajících oplocení, jejichž části budou odstraněny při realizaci nového železničního spodku a svršku, případně komunikací, a dále jako oplocení nových objektů. Oplocení bude z pletiva na ocelových sloupcích a bude mít délku 38 m a výšku 1,8 m.

Trakční vedení

Trakční vedení bude řešeno podle sestavy schválené SŽ pro napěťovou soustavu střídavou 25 kV 50 Hz, součástí budou podpěry včetně základů. Nové trakční vedení bude v celém rozsahu umístěné trati v rámci stavebních objektů:
SO 14-71-01 Praha-Dlouhá Míle - Praha-Letiště Václava Havla, TV - příprava
SO 15-71-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TV

Rozvody VN, NN, osvětlení, dálkové ovládání odpojovačů

SO 14-76-02 Osvětlení tunelu v km 16,211 - 16,648 (Aviatická)
SO 15-76-01 ŽST Letiště Václava Havla, rozvody NN a osvětlení
SO 15-76-02 ŽST Letiště V. H., osvětlení tunelu v km 16,648-16,729 (Aviatická)
SO 15-76-03 ŽST Letiště Václava Havla, DOÚO
SO 15-76-21 Zast. Dlouhá Míle (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV
SO 15-76-22 NTS Na Padesátníku (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV

Osvětlení tunelu a železniční stanice bude řešeno z vnitřních rozvodů NN stanice.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů (DOÚO) bude řešeno kabelovými rozvody z nové rozvodny NN v železniční stanici LVH.
Rozvody 22kV: Pro zajištění napájení trati elektrickou energií bude položeno kabelové vedení 22kV z místa dělení staveb před portálem tunelu Aviatická do staniční trafostanice STS 22kV ŽST Praha-Letiště Václava Havla. Kabelový rozvod bude navazovat na stavbu úseku Praha-Letiště V.H. (mimo) - Praha-Ruzyně. Napájecím bodem kabelů 22kV bude nová TNS Liboc a nová NTS Na Padesátníku. Kabely budou uloženy v souběhu s novými kolejemi ve žlabu ve volném terénu a v železničním spodku.

Ukolejnění kovových konstrukcí

Ukolejnění kovových konstrukcí je řešeno pro staniční a traťový úsek v návaznosti na výstavbu nového železničního svršku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení, a to v rozsahu stavebních objektů:
SO 14-77-01 Praha-Dlouhá Míle - Praha-Letiště Václava Havla, ukolejnění
SO 15-77-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, ukolejnění.

Technologická část - provozní soubory

Součástí záměru je technologická část v rozsahu provozních souborů:
Zabezpečovací zařízení
PS 15-01-11 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, SZZ
Sdělovací zařízení
Místní kabelizace
PS 15-02-13 ŽST Praha Letiště Václava Havla, místní kabelizace
Rozhlasové zařízení:
PS 15-02-25 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozhlasové zařízení
PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení
Integrovaná telekomunikační zařízení
PS 15-02-33 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, telefonní zapojovač
Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 15-02-41 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, kamerový systém
PS 15-02-42 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EZS
PS 15-02-43 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EPS
PS 15-02-44 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, bezpečnostní kamerový systém
PS 15-02-45 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP
PS 15-02-46 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, VSS/CCTV - část LP
Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel
PS 15-02-52 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DOK a TK
PS 15-02-55 ŽST Praha-Letiště V. H., úpravy a ochrana kabelizace ČD-T
Informační systém pro cestující
PS 15-02-75 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, informační zařízení
PS 15-02-76 ŽST Praha Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP
Traťové rádiové spojení
PS 15-02-91 Praha-Ruzyně - Praha-Letiště Václava Havla, GSM-R
V rámci tohoto PS bude vybudována nová BTS (základnová převodní stanice) na portálu tunelu Aviatická. Její technologie bude umístěna v technologickém objektu v portálu tunelu spolu s technologií pro rádiové systémy IZS. Na objektu portálu tunelu bude umístěn železobetonový stožár o výšce 6 m tak, aby antény mohly být osazeny do výšky 15 m nad úrovní temene koleje. Na tento stožár bude instalována anténa pokrývající směr do tratě ve směru na ŽST Ruzyně a v opačném směru bude do tunelu instalován vyzařovací kabel, který zajistí pokrytí tunelu.
PS 15-02-92 ŽST Praha Letiště Václava Havla, radiový systém pro IZS.
Jiná sdělovací zařízení
PS 15-02-93 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, sdělovací zařízení
PS 15-02-94 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, přenosový systém
PS 15-02-95 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DDTS ŽDC
Dispečerská řídící technika (DŘT)
PS 15-03-10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DŘT
PS 15-03-51 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TS 22/0,4 kV, technologie
PS 15-03-52 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba
Ostatní technologická zařízení
Výtahy, eskalátory
PS 15-04-01 ŽST Letiště Václava Havla, osobní výtahy
PS 15-04-02 ŽST Letiště Václava Havla, eskalátory
Vzduchotechnika
PS 15-04-03 ŽST Letiště Václava Havla, větrání

Podmínky pro ochranu území, projektovou a realizační přípravu stavby

Pro projektovou a realizační přípravu stavby budou splněny podmínky uvedené v závazných částech závazných stanovisek dotčených orgánů a další podmínky stanovené stavebním úřadem:

1. Úřad pro civilní letectví, závazné stanovisko čj. 7211-23-701 ze dne 03.07.2023:
Budou respektována Ochranná Pásma (dále též „OP“) Letiště Praha - OP s výškovým omezením od 380 m n. m., OP se zákazem laserových zařízení, OP ornitologické (vnitřní + vnější), OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN a OP proti nebezpečným a klamavým světlům, a to dle Leteckého Předpisu L14, Hlava 11 (použití výškových mechanismů, např. jeřábů v průběhu realizace stavebních prací podléhá samostatnému povolení ÚCL).

2. Ministerstvo obrany, sekce majetková, závazné stanovisko čj. MO: 290027/2023-1322 ze dne 23.03.2023:
Ochrana podzemního telekomunikačního vedení AČR v kolektoru a kabelovodu Letiště Praha, a. s., bude řešena v rámci ochrany tohoto kolektoru a kabelovodu.

3. MHMP, odbor pozemních komunikací a drah, silniční správní úřad, závazné stanovisko čj. MHMP-882944/2020/O4/Dů ze dne 10.06.2020:

a) Součástí projektové dokumentace pro povolení stavby budou zásady organizace výstavby, které budou zpracovány tak, aby:
- po celou dobu realizace byl zachován přístup a příjezd k přilehlým objektům včetně vjezdu dopravní obsluze, pohotovostním vozidlům a svozu domovního odpadu, přístupu k ovládacím armaturám inženýrských sítí, a dále byly zajištěny trasy pro pěší,
- byla zajištěna čistota okolních komunikací,
- byly minimalizovány zábory stávajících komunikací.

b) Projektová dokumentace pro povolení stavby bude obsahovat návrh dopravních opatření po dobu realizace stavby. Pro provádění stavby budou využívány pracovní plochy určené rozhodnutím příslušného správního úřadu ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích.

4. ÚMČ Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, silniční správní úřad, závazné stanovisko čj. MCP6 217927/2022 ze dne 19.10.2022, podmínky pro další stupeň dokumentace:

a) Řešení stavebně upravovaných komunikačních ploch včetně chodníků a parkovacích ploch bude splňovat požadavky ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací, v platném znění, dokumentace bude obsahovat rozhledové poměry zařízení pro přecházení dle čl. 10.1.4, tabulky 17 normy ČSN 73 6110.

b) Pozemní komunikace včetně komunikací pro chodce budou vybaveny rovnoměrným veřejným osvětlením podle požadavků ČSN EN 13201-1 až 4 Osvětlení pozemních komunikací; v rámci navazujícího stavebního řízení bude doloženo, že nadzemní objekty (např. nové VO) budou umístěny v pozici s dodatečným bezpečnostním odstupem.

c) Stavebně reorganizované pojížděné plochy dotčených komunikací budou řešeny s konstrukcí odpovídající nejméně třídě dopravního zatížení TDZ V podle tabulky č. 2 TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací.

d) Venkovní parkovací stání budou řešena v souladu s normou ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, v platném znění; parkovací stání s nepropustným povrchem budou mít zajištěn odvod dešťové vody dle příslušných ČSN. Dokumentace bude obsahovat okótování délek venkovních parkovacích stání, jejich šířkové řešení bude v souladu s normou ČSN 73 6056, čl. 6.3 - kolmé a šikmé řazení parkovacích stání, včetně krajních parkovacích stání rozšířených o bezpečnostní odstup, a stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

e) Zásady organizace výstavby budou řešeny tak, aby byla zajištěna čistota komunikací v úsecích, dotčených stavbou včetně čištění staveništních vozidel; u výjezdů ze staveniště na veřejné komunikace budou situovány oklepové a mycí rampy.

f) Stavba bude koordinována s věcně, časově nebo místně souvisejícími akcemi.

g) U nově reorganizovaných účelových komunikací, s výjimkou komunikace Schengenské a Aviatické, bude řešeno, které komunikace budou v režimu neveřejně přístupných, kde vlastník nebo provozovatel určí rozsah a způsob využívání těchto ploch, a které komunikace budou veřejně přístupné ve smyslu ust. § 7 zákona č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

h) Dokumentace bude obsahovat vlečné křivky pro ověření průjezdnosti autobusů využívajících komunikační a parkovací plochy určené k pojezdu a odstavení autobusů; vlečné křivky

budou řešeny dle metodiky TP 171 - Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací pro nejdelší návrhová vozidla (vozidla ISZ, svoz komunálního odpadu a autobusy).

i) Do situačních výkresů dokumentace budou u reorganizovaných komunikací zakresleny pozice varovných prvků pro bezpečný pohyb zdravotně postižených (prvky dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.)

j) Dokumentace bude obsahovat situace svislého a vodorovného dopravního značení a dopravního zařízení souvisejícího s provozem stavby.

k) Dokumentace bude obsahovat návrh konkrétních tras staveništní dopravy, četnost a tonáž vozidel a dobu využívání jednotlivých navržených tras.

5. Policie ČR, Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy, stanovisko čj. KRPA-43577-2/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 25.02.2022, podmínky pro další stupeň dokumentace:

a) Okraje šikmých parkovacích pruhů budou odpovídat úhlu navrženého parkování bez vytváření bezúčelných komunikačních ploch.

b) Dokumentace v rámci změny organizace dopravy ve stávajícím objektu Parkingu A bude obsahovat úpravy dopravního režimu, popř. stavební úpravy pro zajištění bezpečnosti při této změně. To se týká i veškerých navazujících komunikací, kde bude nutné upravit dopravní režim.

c) Dokumentace bude obsahovat návrh místní úpravy provozu, na komunikacích nebudou vyznačeny plochy určené pro pohyb pěších, které nebudou řešeny jako přechody pro chodce nebo fyzickým oddělením. Dokumentace bude obsahovat návrh prvků dle vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

6. ÚMČ Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, závazné stanovisko k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) čj. MCP06 033739/2023 ze dne 10.03.2023 [podle § 10 odst. 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF (dále též „zákon o ochraně ZPF“), ve znění pozdějších předpisů, je souhlas k trvalému a dočasnému odnětí zemědělské půdy ze ZPF závaznou součástí rozhodnutí, která budou ve věci vydána podle zvláštních předpisů]:

Odbor dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 6 (dále též „ODŽP“) podle § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF:

I. uděluje souhlas s trvalým a dočasným odnětím zemědělské půdy ze ZPF pro stavební záměr „Novostavba ŽST Praha - Letiště Václava Havla“ a zároveň vymezuje podle § 9 odst. 8 písm. a) zákona o ochraně ZPF pozemky v k. ú. Ruzyně, kterých se odnětí týká:

Trvalé odnětí:

č. parc. dle KN	druh pozemku	celková výměra (m^2)	trvalý zábor (m^2)	BPEJ-třída ochrany	vlastník
2580/52	orná půda	7.860	2.956	21000 - I	Letiště Praha, a. s.
Celkem			2.956		

Trvalý zábor pro výše uvedený účel činí 2.956 m^2.

Dočasné odnětí nad 1 rok:

č. parc. dle KN	druh pozemku	celková výměra (m^2)	dočasný zábor (m^2)	BPEJ-třída ochrany	vlastník
2580/52	orná půda	7.860	4.904	21000 - I	Letiště Praha, a. s.
2580/10	orná půda	102	102	21000 - I	Letiště Praha, a. s.
Celkem			5.006		

Dočasný zábor pro výše uvedený účel činí 5.006 m^2. Předpokládaná doba dočasného záboru nad 1 rok je 74 měsíců.

Odnímané pozemky jsou zobrazeny v ověřené příloze 2 „Mapa ZPF“, která je přílohou podkladu pro odnětí zemědělské půdy ze ZPF.

II. stanoví podmínky nezbytné k zajištění ochrany ZPF podle § 9 odst. 8 písm. b) zákona o ochraně ZPF:

1) Před zahájením stavebních prací budou v terénu vytyčeny hranice trvalého záboru zemědělské půdy. V průběhu stavební činnosti a s ní souvisejícími pracemi nesmí dojít k jejich překračování a posunování na okolní pozemky.
2) Stavba bude zabezpečena tak, aby nedocházelo k poškozování okolních zemědělských pozemků, hydrologických a odtokových poměrů v území. Realizací nezemědělské činnosti nesmí dojít ke kontaminaci půdy únikem pohonných hmot ani jiných technických kapalin z mechanizace.
3) Na pozemky přilehlé k odnímané ploše bude zabezpečen provozně vyhovující přístup. Pokud by došlo vlivem stavby ke zhoršení jejich dostupnosti, bude neprodleně zajištěna odpovídající náhrada.
4) Na ploše trvalého záboru bude provedena skrývka humózního horizontu, kterou je možné zpřesnit podle skutečnosti v terénu. Deponována bude na pozemku stavebníka a bude zajištěna před zaplevelením, erozí, odnosem, znečištěním a odcizením tak, jak ukládá § 14 odst. 4 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany ZPF (dále též „vyhlášky“). Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy byla navržena dle pedologického průzkumu, a to o mocnosti 30 cm. Z ploch trvalého záboru bude sejmuto 887 m^3 ornice. Její hospodárné využití zajistí investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, obcemi a příslušným orgánem ochrany ZPF. Investor před zahájením stavby doloží souhlas vlastníka pozemků, na kterých bude rozprostřena skrytá kulturní vrstva půdy včetně jejího přesného umístění.
5) Z ploch dočasného záboru nad 1 rok bude skryto 1.502 m^3 ornice. Skrytá zemina bude bezprostředně po ukončení stavební činnosti rozprostřena ve stejné mocnosti na shodné pozemky, přičemž
   a) na pozemcích dotčených nezemědělskou činností budou odstraněny dočasné stavby, zařízení a jiné hmotné zbytky po nezemědělské činnosti,
   b) budou provedeny činnosti a opatření technické a biologické rekultivace plynule v pořadí a rozsahu stanoveném ve schváleném plánu rekultivace,
   c) po celou dobu provádění rekultivace bude veden protokol, v němž budou zaznamenány použité postupy při rekultivaci, průběh a termíny rekultivačních prací.
6) Po ukončení poslední etapy biologické rekultivace oprávněný ze souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF podle § 9 zákona o ochraně ZPF oznámí ukončení rekultivace orgánu ochrany ZPF, který vydal souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF, za účelem provedení šetření v terénu a vydání potvrzení o ukončení odnětí zemědělské půdy podle § 11b odst. 2 zákona o ochraně ZPF. ODŽP schvaluje plán biologické a technické rekultivace uvedené v podkladu pro odnětí ze ZPF „Zemědělská příloha“, zpracovaná společností Ecological Consulting a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc.
7) Za provedení skrývky kulturní vrstvy půdy z části zájmového území, deponování a zpětného rozprostření zodpovídá a náklady s tím spojené hradí ten, v jehož zájmu je souhlas vydáván. O všech činnostech souvisejících se skrývkou vede oprávněný ze souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF podle § 9 zákona o ochraně ZPF protokol (dle § 14 odst. 5 vyhlášky) a který bude u investora k dispozici pro kontrolní orgány ZPF.

8) Povinný k platbě odvodů je povinen orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech a orgánu ochrany ZPF, který vydal souhlas s odnětím, doručit kopii pravomocného rozhodnutí, pro které je souhlas s odnětím podkladem, a to do 6 měsíců ode dne nabytí právní moci [§ 11 odst. 4 písm. a) zákona o ochraně ZPF].
9) Povinný k platbě odvodů je povinen orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech a orgánu ochrany ZPF písemně oznámit zahájení realizace záměru, popřípadě zahájení další etapy záměru, a to nejpozději 15 dnů před jejím zahájením [§ 11 odst. 4 písm. b) zákona o ochraně ZPF] a následně požádat orgán ochrany ZPF o stanovení odvodů, které budou za dočasně odnímanou zemědělskou půdu ze ZPF pro výše uvedený účel předepsány.
10) Dojde-li ke změně v osobě povinného k platbě odvodů, je nový povinný k platbě odvodů povinen oznámit a doložit orgánu ochrany ZPF, který vydal souhlas s odnětím, a orgánu ochrany ZPF příslušnému k rozhodnutí o odvodech tuto změnu, a to do 1 měsíce od této změny (§ 11 odst. 6 zákona o ochraně ZPF). Nesplněním těchto podmínek se v tomto v případě právnická osoba, které svědčí oprávnění k záměru, pro který byl vydán souhlas, dopustí přestupku dle § 20a odst. 1 zákona o ochraně ZPF a lze ji uložit pokutu až do výše 500.000 Kč.

III. ODŽP podle § 9 odst. 8 písm. d) a odst. 9 zákona o ochraně ZPF vymezuje orientačně odvody za dočasné odnětí zemědělské půdy ze ZPF každoročně ve výši 7.127,54 Kč. Dle § 11a odst. 1 písm. a) zákona o ochraně ZPF se odvody za trvale odňatou půdu nestanoví, jde-li o odnětí zemědělské půdy ze ZPF pro stavby drah včetně jejich součástí, je-li stavebníkem a následně vlastníkem stát.

7. Ministerstvo životního prostředí, stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí čj. 6015/ENV/09 ze dne 26.01.2009 ve znění závazného stanoviska čj. 29493/ENV/16 ze dne 20.06.2016 vydaného k ověření souladu podle čl. II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.:

V dalším stupni projektové přípravy, v dokumentaci pro povolení stavby budou splněny tyto podmínky a řešeny tyto požadavky:

a) Akustickou studii pro etapu výstavby, zpracovanou v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí, použít jako výchozí podklad pro nezbytné další upřesnění akustické situace pro etapu výstavby, jak z hlediska organizace výstavby a použitých stavebních mechanismů, tak i z hlediska konečné volby schválených přepravních tras. V dalším stupni projektové přípravy zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti a posoudit schválené objízdné trasy.
b) Specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.
c) Řešit zásady organizace výstavby tak, aby stavební činnost byly prováděny v době od 7 do 21 hodin a hlučné práce maximálně v době od 8 do 17 hodin.
d) Prověřit neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjistit velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesnit požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé stavby. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků ověřit jejich vlastnosti měřením.
e) Zpracovat podrobnou akustickou studii se započítáním veškerého železničního provozu pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí dokumentace musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem dodržení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.,

o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů, které vytipovávají problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím navrhované protihlukové ochrany.

f) Pro povrchové řešení upravit rozsah betonových zdí ve prospěch povrchů z přírodního kamene, kamenných obkladů a podobně.

g) V případě realizace stavby s využitím trhacích prací vypracovat systém metodiky a měření kontroly účinků trhacích prací tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých objektů; tato měření budou tvořena komplexem metodik sledujících různé fyzikální veličiny, na jejichž základě se posuzuje vliv trhacích prací na objekty a zařízení: měření seismických účinků trhacích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodeticko-nivelační měření na objektech a akustická měření.

h) Řešit způsob likvidace splaškových odpadních vod pro etapu výstavby.

i) Pro navrhované stavby tunelů předložit podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů.

j) Zpracovat samostatný projekt vegetačních úprav, který bude řešit ozelenění vlastního záměru.

k) Řešit zásady organizace výstavby tak, aby stavební dvory byly situovány mimo plochy stávající kvalitní zeleně. V projektu vegetačních úprav mj. řešit případné ozelenění ploch stavebních dvorů na konci výstavby.

l) V prostoru křížení s ulicí K Letišti a okolí volit minimalizaci manipulačního pásu pro výstavbu s tím, že bude prověřena možnost zachování stromů nejbližších vysoké provozní budově, například volbou prostorově úsporné technologii výstavby části zářezu v zárubních zdích (milánské stěny atp.).

m) Do zásad organizace výstavby promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů.

n) Opakovaným zoologickým průzkumem prověřit možnosti výskytu vzácných či zvláště chráněných druhů živočichů s důrazem na jarní a časně letní aspekt rozvoje ekosystémů v prostorech porostů u letiště. Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení na uvažovaný záměr.

o) U průhledných stěn nebo tubusů odborně technicky řešit zajištění proti střetu s ptáky.

p) Zpracovat harmonogram rekultivace všech pozemků, které budou dotčeny stavebními pracemi tak, aby se zamezilo jejich ruderalizaci a následnému šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů.

q) Řešit zásady organizace výstavby tak, aby pro deponie či mezideponie zemin nebyly využívány plochy skladebných prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), interakčních prvků, významných krajinných prvků „ze zákona“ i registrovaných a enkláv mimolesních porostů dřevin v přilehlých částech správního obvodu hlavního města Prahy a přilehlé části Středočeského kraje.

8. Další podmínky:

a) Stavba bude umístěna tak, jak je vyznačeno v Katastrálním situačním výkresu C.2 v měřítku 1:1000 a v Koordinačním situačním výkresu C.3 (zpracovatel METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, a SUDOP Praha a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3, hlavní inženýr projektu [redacted] datum zpracování 09/2020, revize 06/2023). Tyto výkresy budou po nabytí právní moci rozhodnutí ověřeny a společně s rozhodnutím zaslány žadateli.

b) Projektová dokumentace a provádění stavby bude splňovat podmínky pro změny, napojení a ochranu dotčených staveb stávající dopravní a technické infrastruktury v souladu s vyjádřeními jejich vlastníků a správců a dalších osob, vyjádření jsou uvedena v odůvodnění tohoto rozhodnutí v části „Vyjádření vlastníků a správců dopravní a technické infrastruktury a dalších osob“, jsou označena názvem osoby a číslem a datem vyjádření a jsou součástí dokladové části dokumentace.

c) Umístění stavby bude respektovat sítě a technologie Bezpečnostní informační služby v dotčeném území.

d) Organizace výstavby bude řešena tak, aby byl v průběhu realizace stavby zajištěn pro stávající objekty přístup, vjezd pro dopravní obsluhu a příjezd pro vozidla integrovaného záchranného systému a další pohotovostní vozidla.

e) Stavba bude v projektové přípravě a realizaci časově a prostorově koordinována se stavbami v dotčeném území, zejména:

- s realizací trolejového vedení pro velkokapacitní dvoukloubové trolejbusy délky cca 25 m (investor Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., projektant PRAGOPROJEKT, a.s.),
- s rozvojovými záměry společnosti Letiště Praha, a. s. (mj. se záměry „Dostavba Terminálu 2“, „Plaza“, „Parkovací dům A“, „Úprava a dostavba estakády“, apod.). Tyto záměry budou během realizace zasahovat do navržených pozemních komunikací, bude dotčen SO 15-50-02 „Kanalizační přípojka vestibul, km 17,000“ a bude upřesněna koordinace SO 15-61-02 „ŽST Letiště Václava Havla, Západní vestibul“.

f) Pro dočasné stavby (provizorní komunikace, provizorní most a lávka a provizorní přeložky inženýrských sítí), u nichž doba trvání není stanovena výše, se stanoví doba trvání do vydání kolaudačního rozhodnutí stavby hlavní nebo její části.

II.

Povolení kácení dřevin

1.

Na podkladě závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí, čj. MCP6 265983/2023 ze dne 28.07.2023, kterým tento příslušný orgán ochrany přírody vydal souhlas s kácením dřevin rostoucích mimo les, stavební úřad podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném do 31.12.2023 (dále též „ZOPK“), **vydává**

povolení kácení dřevin

rostoucích mimo les, vyrůstajících v katastrálním území Ruzyně, v severní části areálu Letiště Václava Havla Praha v Praze 6, v tomto rozsahu:

- 4 ex. javoru mléče s obvody kmenů 79, 79, 75 a 79 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označené č. 152-155, které jsou součástí stromořadí (při jižní straně ulice Aviatická, východně od jejího mimoúrovňového křížení s ulicí K Letišti);
- 5 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 57, 60, 53, 60 a 53 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/53, označené č. 232-236, které jsou součástí stromořadí (při komunikaci jižně od budovy Parkingu C);
- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 60 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/63, označený č. 265, který je součástí stromořadí (při komunikaci jižně od budovy Parkingu A);
- 2 ex. slivoně - na místě správním orgánem determinovány jako slivoně myrobalány (lat. *Prunus cerasifera*) - s obvody kmenů 122 a 96 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označené č. 12 a 148;

- 1 ex. jabloně s obvodem kmene 110 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označený č. 13;
- 8 ex. javoru mléče s obvody kmenů 94, 85, 82, 85, 88, 94, 88 a 104 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označené č. 24-30, 38;
- 1 ex. lísky turecké s obvodem kmene 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označený č. 31;
- 1 ex. borovice černé s obvodem kmene 107 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označený č. 39;
- 17 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 129, 132, 122, 158, 172, 149,174, 136, 138, 85, 88, 82, 97, 97, 97, 82 a 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označené č. 41-43, 53, 54, 56-58, 60, 64-66, 70-72, 76 a 77;
- 2 ex. javoru klenu s obvody kmenů 136 a 114 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označené č. 52 a 55;
- 1 ex. břízy bělokoré s obvodem kmene 104 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označený č. 59;
- 2 ex. lípy s obvody kmenů 85 a 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označené č. 62 a 63;
- 1 ex. dubu červeného s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označený č. 68;
- 1 ex. borovice lesní s obvodem kmene 100 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/114, označený č. 97;
- 1 ex. lípy srdčité s obvodem kmene 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/1, označený č. 104;
- 1 ex. svitelu latnatého s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/1, označený č. 105;
- 1 ex. jerlínu japonského s obvodem kmene 97 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/53, označený č. 108;
- 2 ex. borovice lesní s obvody kmenů 82 a 85 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/53, označené č. 109 a 110;
- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/86, označený č. 112;
- 3 ex. javoru mléče s obvody kmenů 100, 94 a 91 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/63, označené č. 127, 137 a 139;
- 2 ex. topolu černého (lat. *Populus nigra*) - v inventarizaci dřevin určených ke kácení chybně determinován jako topol osika - s obvody kmenů 217 a 207 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/63, označené č. 133 a 134;
- 2 ex. dubu červeného s obvody kmenů 107 a 91 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/12, označené č. 140 a 141;
- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 94 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/48, označený č. 145;
- 502 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě slivoň - na místě správním orgánem druhově determinována jako slivoň myrobalán - a javor klen, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2581/1 a 2579/11, označeného č. 501;
- 76 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 444 m^2, druhově slivoň, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/52 a 2581/1, označeného č. 502;
- 128 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě svída krvavá, meruzalka zlatá, pámelník Chenaultův a šeřík obecný, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2580/109, označeného č. 503;

- 34 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 67 m^2, v druhové skladbě pámelník bílý, kalina obecná a svída krvavá, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/109, označeného č. 504;
- 187 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě kalina obecná, jalovec, mahónie cesmínolistá, skalník a tavolník, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/109, označeného č. 505;
- 1.166 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě jalovec, dřišťál Thunbergův, pámelník bílý, skalník a tis prostřední, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2580/110, označeného č. 506, a to včetně 3 ex. smrku omoriky syn. Pančićova s obvody kmenů 47, 47 a 44 cm ve výčetní výšce, označených č. 164, 166 a 167, dále 1 ex. douglasky tisolisté s obvodem kmene 69 cm ve výčetní výšce, označeného č. 165, a 1 ex. borovice černé s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 168, které jsou jeho součástí;
- 34 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 153 m^2, v druhové skladbě škumpa ocetná syn. orobincová a pámelník bílý, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/43, označeného č. 508;
- 260 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 598 m^2, druhově pámelník bílý, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2567/43, označeného č. 509;
- 1.240 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 4.374 m^2, v druhové skladbě lípa, borovice, bříza bělokorá a javor, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2567/43 a 2567/114, označeného č. 510;
- 125 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 326 m^2, v druhové skladbě pámelník bílý a ptačí zob obecný, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 511, a to včetně 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 50 cm ve výčetní výšce, označeného č. 209, dále 1 ex. břízy bělokoré s obvodem kmene 41 cm ve výčetní výšce, označeného č. 209 a 2 ex. dubu letního s obvody kmenů 25 a 35 cm ve výčetní výšce, označených č. 212 a 214, které jsou jeho součástí;
- 42 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, druhově pámelník Chenaultův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 513;
- 102 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě ptačí zob obecný, pámelník bílý, pámelník Chenaultův a tis červený, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 514, a to včetně 3 ex. lísky turecké s obvody kmenů 79, 69 a 69 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 220-222;
- 325 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník Chenaultův, mahónie cesmínolistá, meruzalka zlatá, tavolník japonský a tis červený, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 515, a to včetně 1 ex. lípy srdčité s obvodem kmene 69 cm ve výčetní výšce, označeného č. 223, a 3 ex. lísky turecké s obvody kmenů 75, 16 a 63 cm ve výčetní výšce, označených č. 224-226, které jsou jeho součástí;
- 117 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 175 m^2, v druhové skladbě tavolník van Houtteův a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 517;
- 40 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 62 m^2, druhově tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 519, a to včetně 3 ex. slivoně s obvody kmenů 53, 47 a 57 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 237-239;
- 47 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník japonský, meruzalka zlatá a pustoryl, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 520;

- 40 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě ptačí zob obecný, šeřík obecný, tavolník van Houtteův a vrba, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 521;
- 225 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník japonský, jalovec chvojka, pámelník bílý, svída a tavolník van Houtteův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 522, a to včetně 3 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 50, 47 a 44 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 243-245;
- 299 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník bílý, ruj vlasatá, tavolník van Houtteův, dřišťál Thunbergův a tavolník japonský, vyrůstajícího napozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 523, a to včetně 3 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 57, 57 a 60 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 246-248;
- 125 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník van Houtteův, meruzalka alpská, meruzalka zlatá a weigelie, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 525, a to včetně 3 ex. javoru mléče s obvody kmenů 47, 53 a 75 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 249-251;
- 24 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě zimostráz vždyzelený, pámelník Chenaultův a tavolník, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 565;
- 248 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 518 m^2, v druhové skladbě skalník, pámelník Chenaultův, ptačí zob obecný, tavolník japonský a zákula japonská, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/114, označeného č. 518, a to včetně 1 ex. habru obecného s obvodem kmene 53 cm ve výčetní výšce, označeného č. 198, dále 1 ex. douglasky tisolisté s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 200, dále 1 ex. smrku omoriky syn. Pančićova s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 203 a 1 ex. jedle ojíněné s obvodem kmene 41 cm ve výčetní výšce, označeného č. 206, které jsou jeho součástí;
- 49 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě borovice černá, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/12, označeného č. 527;
- 26 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník Chenaultův, meruzalka zlatá a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/12, označeného č. 564;
- 57 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě skalník, meruzalka alpská a pámelník Chenaultův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/84, označeného č. 528, a to včetně 2 ex. habru obecného s obvody kmenů 57 a 47 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 257 a 258;
- 146 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě skalník, mochnovec křovitý a svída, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/63, označeného č. 529;
- 35 m^2 zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 232 m^2, v druhové skladbě svída krvavá, kalina obecná, ruj vlasatá, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/63, označeného č. 530;
- 20 m^2, 11 m^2, 14 m^2, 26 m^2, 27 m^2, 15 m^2, 23 m^2, 22 m^2, 22 m^2, 18 m^2 a 19 m^2 zapojených porostů, což jsou jejich celkové plochy, druhově se jedná o porosty slivoní - na místě správním orgánem determinovány jako slivoně myrobalány, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označené č. 533-540 a 542-544;
- 20 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, druhově svída krvavá, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/17, označeného č. 557;

- 35 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě mochnovec křovitý, skalník, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2561/1, označeného č. 562;
- 39 m^2 zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě jalovec a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/86, označeného č. 563.

2.

Kácení dřevin se povoluje za těchto podmínek:

a. Kácení je možné realizovat až po vzniku práva provést výše uvedený stavební záměr podle stavebního zákona, tedy až vydáním stavebního povolení příslušného stavebního úřadu. Po nabytí právní moci je povolení kácení vykonavatelné a bude možné kácení realizovat.

b. Kácení je možné realizovat bez výjimky pouze v termínu od 01.11. do 28.02. kalendářního roku, tj. v období vegetačního klidu a mimo hnízdní období ptáků, nejpozději však do 28.02.2032.

c. Žadatel zajistí provedení náhradní výsadby, a to:

g) na pozemku parc. č. 2564/1, k. ú. Ruzyně, Praha 6, a to při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha - dle ověřené mapové přílohy *„K. ú. Ruzyně, Aviatická“* části projektové dokumentace SO 90-83-08 Sadové úpravy, která byla zpracována [redacted] Ecological Consulting a. s., datum 06/2023 (dále jen „upravená část PD“):
   - 15 ex. habru obecného s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha;
   - 6 ex. habru obecného kult. 'A. Beeckman' s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha, a to v místech dle ověřeného výkresu *„Situace náhradní výsadby - Aviatická“*;

- na pozemcích parc. č. 2596/5, 2596/47, 2596/48, 2614/3, 2614/1, 2743/4, 2743/5, 2743/7, 2743/10, kat. území Ruzyně, Praha 6, a to v rámci záborů stavby - dle ověřených mapových příloh *„K. ú. Ruzyně, v rámci záborů stavby Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště V. H. (mimo) na pozemcích Letiště Praha, a. s.“* upravené části PD:
   - 50 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor babyka (lat. *Acer campestre*), habr obecný, hloh obecný (lat. *Crataegus laevigata*) kult. 'Paul´S Scarlet', hloh obecný kult. 'Alboplena', jasan zimnář (lat. *Fraxinus ornus*), třešeň ptačí kult. 'Plena', lípa srdčitá kult. 'Rancho', a to v případě javoru babyky a hlohu v podobě vícekmenů o vel. 300-350 cm, v případě ostatních s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí;
- na pozemcích parc. č. 2580/1, 2580/123, 2580/120, 2596/12, 2596/16, 2596/53, 2596/15, 2615/14, 2616/1, 2884/1, 2884/4 a 2884/3, kat. území Ruzyně, Praha 6, a to v rámci ploch železničních zářezů a náspů - dle ověřených mapových příloh *„K. ú. Ruzyně, v rámci záborů stavby Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště V. H. (mimo) na pozemcích Letiště Praha, a. s.“* upravené části PD:
   - 4.324 ex. keřů, a to v následující druhové skladbě: ruj vlasatá, čilimník černající (lat. *Cytisus nigricans*), líska obecná, rakytník řešetlákový (lat. *Hyppopae rhamnoides*), pustoryl věncový (lat. *Philadelphus coronarius*) a tavolník van Houtteův;
- na pozemku parc. č. 244/34, kat. území Břevnov, Praha 6 - dle ověřené mapové přílohy *„K. ú. Břevnov“* upravené části PD:
   - 3 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor mléč a třešeň ptačí kult. 'Plena', a to s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, přičemž v dalším stupni projektové dokumentace budou podrobně popsány postupy vedoucí ke zlepšení

stanovištních podmínek na daném stanovišti (zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru, úprava substrátu, řešení zajištění přístupu srážkových vod apod.);

- na pozemku parc. č. 2497/1, kat. území Břevnov, Praha 6 - dle ověřené mapové přílohy *„K. ú. Břevnov“* upravené části PD:
  - 5 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor mléč a třešeň ptačí kult. 'Plena', a to v případě borovice o vel. 200-250 cm (s balem), v případě ostatních druhů s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, v souladu se zákresem níže;
- na pozemku parc. č. 2416/1, kat. území Holešovice, Praha 7 - dle ověřené mapové přílohy *„K. ú. Holešovice“* upravené části PD:
  - 50 ex. dřevin stromové formy, a to o následujících parametrech: min. vel. 300-350 cm či obvody kmenů min. 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí.

V dalším stupni projektové dokumentace, tj. v projektové dokumentaci pro stavební řízení (DSP), bude stanovena finální podoba pozic náhradních výsadeb včetně přesného poměru druhů tam, kde to není stanoveno již nyní. Situování dřevin, jejichž kácení se povoluje a jejichž výsadba se ukládá, je vyznačeno v ověřených grafických přílohách závazného stanoviska, které je součástí spisu.

Podoba náhradní výsadby a péče o ni bude v kvalitě odpovídat následujícím českým technickým normám a standardům: ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině - Práce s půdou, ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině - Rostliny a jejich výsadba, ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání, ČSN 83 9041 Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce, ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy, ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin. Společná a základní ustanovení, Standardy péče o přírodu a krajinu SPPKA A02 001-2013 Výsadba stromů, SPPKA A02 002-2013 Řez stromů a SPPKA A02 003-2013 Výsadba a řez keřů a lián; a v případě dřevin vysazovaných v rámci veřejného prostoru, především pak v případě výsadby v prostoru komunikace, schválenému pražskému Městskému standardu pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

Náhradní výsadba musí být provedena mimo ochranná pásma zařízení technické infrastruktury a v termínu nejpozději do vydání kolaudačního souhlasu nebo kolaudačního rozhodnutí na stavbu „Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla“, a to ve vhodném agrotechnickém termínu, tj. na podzim po opadání listů nebo brzy na jaře před vyrašením pupenů.

d) Žadatel zajistí následnou pěstební péči o vysazené dřeviny po dobu pěti let ode dne provedení výsadby, která bude po stanovenou dobu realizována přinejmenším následujícími opatřeními:

- pravidelná zálivka,
- péče o kořenovou mísu spočívající v zajištění propustného půdního povrchu s možností průniku vzduchu i vody do půdy,
- odborně realizovaný a cílený výchovný a zdravotní řez,
- pravidelná kontrola a včasné ošetření eventuálních poranění,
- v případě úhynu nově vysazených dřevin během stanovené pětileté lhůty bude provedena výsadba nového výpěstku stejného druhu a velikosti.

III.

Vymezení území dotčeného vlivy stavby

Území dotčené vlivy stavby se vymezuje v rozsahu výše uvedených pozemků, na nichž se stavba umisťuje a které jsou určeny pro realizaci stavby, a dále v rozsahu pozemků níže uvedených, kterými jsou identifikováni účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

IV.

Platnost tohoto rozhodnutí se stanovuje na dobu 5 let ode dne nabytí právní moci.

Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

Účastníci podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „správní řád“):

žadatel: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,

účastníci podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona:

ABC Ruzyně s.r.o., Hlinky 49/126, Pisárky, 603 00 Brno 3
Bezpečnostní informační služba, Nárožní 1111/2, Praha 5-Stodůlky, 158 00 Praha 58
CETIN a.s., Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9-Libeň
CTP Hotel Prague, spol. s r.o., CTPark Humpolec 1571, 396 01 Humpolec
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov
ENES Cargo Prague s.r.o., K letišti 1088/59, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
Letiště Praha, a. s., K letišti 1019/6, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614
Městská část Praha 6, Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
Ministerstvo vnitra, Nad štolou 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice
Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., U plynárny 500/44, 140 00 Praha 4-Michle
PREdistribuce, a.s., Svornosti 3199/19a, 150 00 Praha 5
SITEL, spol. s r.o., Baarova 957/15, 140 00 Praha 4-Michle
Správa Letiště Praha, s.p., K Letišti č.p. 1019/6, 161 00 Praha 6
Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Středočeský kraj a hl. m. Prahu, Husinecká č.p. 1024/11a, 130 00 Praha 3
TRINITY BANK a.s., Senovážné náměstí 1375/19, 110 00 Praha 1-Nové Město.

Odůvodnění:

Dne 01.02.2021 podal žadatel žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby. Dnem podání žádosti bylo zahájeno územní řízení. Protože žádost nebyla úplná a nebyla doložena všemi podklady potřebnými pro její řádné posouzení, stavební úřad vyzval žadatele k odstranění nedostatků podání, stanovil lhůtu k tomuto úkonu a zároveň řízení přerušil. Žadatel následně požádal o prodloužení lhůty k doplnění žádosti. Stavební úřad žádosti vyhověl a usnesením opakovaně lhůtu prodloužil, naposledy do 30.08.2023. Žadatel dne 02.08.2023 žádost doplnil v rozsahu podkladů uvedených ve výzvě. Po doplnění aktualizovaných podkladů bylo v řízení pokračováno.

Na toto řízení se vztahuje liniový zákon, neboť předmětem územního řízení je stavba dopravní infrastruktury uvedená v § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona.

Toto řízení je navazujícím řízením podle § 3 písm. g) 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 též „zákon o posuzování vlivů“). Stavba je součástí záměru „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“ (MZP219), pro který vydalo Ministerstvo životního prostředí stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí čj. 6015/ENV/09 ze dne 26.01.2009, dále opatření čj. 43572/ENV/11 ze dne 09.06.2011 a čj. 24403/ENV/16 ze dne 31.05.2016 o prodloužení platnosti stanoviska a závazné stanovisko čj. 29493/ENV/16 ze dne 20.06.2016 k ověření souladu podle čl. II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

Charakteristika stavby:

- stavba dráhy - nová dráha a její součásti,
- technická infrastruktura - nové sítě a přeložky stávajících sítí a zařízení,
- dopravní infrastruktura - komunikace,
- doplňkové stavby - oplocení,

Doložené podklady a doklady:

Dokumentace

K žádosti byla přiložena dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby, zpracovaná v 09/2020 s revizemi v 02/2023 a 06/2023. Dokumentaci zpracovala společnost METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, a SUDOP Praha a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3.

Hlavní projektant: [redacted] autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, [redacted] Projektanti dílčích částí: [redacted]

Stanoviska dotčených orgánů:

- Ministerstvo životního prostředí, stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí čj. 6015/ENV/09 ze dne 26.01.2009, prodloužení platnosti stanoviska čj. 43572/ENV/11 ze dne 09.06.2011 a čj. 24403/ENV/16 ze dne 31.05.2016, závazné stanovisko k ověření souladu čj. 29493/ENV/16 ze dne 20.06.2016, závazné stanovisko k ověření změn čj. MZP/2023/710/ 3421 ze dne 24.10.2023,
- MHMP, odbor územního rozvoje, závazné stanovisko čj. MHMP 1636259/2022 ze dne 26.09.2022,
- MHMP, odbor ochrany prostředí, vyjádření a sdělení čj. MHMP 1046501/2020 ze dne 07.07.2020, závazná stanoviska, vyjádření a sdělení čj. MHMP 1736904/2022 ze dne 21.09.2022,
- MHMP, odbor pozemních komunikací a drah, drážní správní úřad, vyjádření čj. MHMP-835782/2020/PKD-O2/Ch ze dne 04.06.2020 a čj. MHMP-53884/2023/PKD-O2/Ch ze dne 09.01.2023,
- MHMP, odbor pozemních komunikací a drah, silniční správní úřad, závazné stanovisko čj. MHMP-882944/2020/O4/Dů ze dne 10.06.2020 a sdělení čj. MHMP-1583793/2022/O4/Dů ze dne 31.08.2022,
- MHMP odbor bezpečnosti, závazné stanovisko čj. MHMP 2284731/2022 ze dne 08.12.2022,

- MHMP, odbor památkové peče, sdělení čj. MHMP 293531/2021 ze dne 05.03.2021,
- ÚMČ Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, závazná stanoviska a vyjádření čj. MCP6 217927/2022 ze dne 19.10.2022,
- ÚMČ Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, závazné stanovisko ke kácení dřevin čj. MCP6 265983/2023 ze dne 28.07.2023,
- ÚMČ Praha 9, odbor dopravy a životního prostředí, závazné stanovisko - souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF čj. MCP06 033739/2023 ze dne 10.03.2023,
- ÚMČ Praha 6, odbor výstavby, vodoprávní úřad, sdělení čj. MCP6 120058/2023 ze dne 29.03.2023,
- Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, koordinované závazné stanovisko čj. HSAA-843-2/ ODSP-2023 ze dne 09.02.2023,
- Hygienická stanice hl. m. Prahy, závazné stanovisko čj. HSHMP 34136/2020 ze dne 25.06.2020 a potvrzení platnosti závazného stanoviska, čj. HSHMP 47213/2022 ze dne 12.09.2022,
- Drážní úřad, sdělení zn. MP-OKO0168/20-2/Lj, DUCR-34442/20/Lj ze dne 17.06.2020,
- Úřad pro civilní letectví, závazné stanovisko čj. 7211-23-701 ze dne 03.07.2023,
- Ministerstvo obrany, sekce majetková, závazné stanovisko čj. MO: 290027/2023-1322 ze dne 23.03.2023,
- Policie ČR, Krajské ředitelství Policie hl. m. Prahy, stanovisko čj. KRPA-43577-2/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 25.02.2022,
- Obvodní báňský úřad pro území hl. m. Prahy a kraje Středočeského, stanovisko zn. SBS 20777/2020/OBÚ-02/1 ze dne 08.06.2020,
- Státní energetická inspekce, ÚI pro hl. m. Prahu a Středočeský kraj, vyjádření zn. SEI-9375/2020 ze dne 03.07.2020.

Vyjádření vlastníků a správců dopravní a technické infrastruktury a dalších osob:

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, svodná komise, čj. TSK/24235/20/1109/Dv ze dne 13.01.2021,
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., svodná komise, zn. 100630/23Z936/901 ze dne 21.07.2020 a zn. DP/3143/22/100630/TZ/43/1774 ze dne 15.12.2022,
- Regionální organizátor pražské integrované dopravy, čj. ROPID/01020/23/Val ze dne 31.05.2023,
- Řízení letového provozu ČR, s. p., zn. 3601/2023/RLPCR ze dne 02.06.2023,
- Letiště Praha, a. s., vyjádření zn. 621/23/LP RSM/RIP ze dne 30.03.2023 a zn. 1163/23/LP RSM/RIP ze dne 21.06.2023, souhlas s umístěním náhradní výsadby zn.1471/23/LP RSM/RIP ze dne 27.07.2023,
- CETIN, a.s., smlouva č. E618-S-2904/2020/Koh ze dne 04.09.2020, vyjádření čj. 669302/20 ze dne 15.06.2020,
- ČD-Telematika a.s., zn. 02347/2022-O ze dne 11.03.2022,
- Ministerstvo vnitra, odbor provozu informačních technologií a komunikací, čj. 2154-22/SIK5-2017 ze dne 01.02.20217 a stanovisko ze dne 27.10.2023,
- Ministerstvo vnitra, odbor správy majetku, čj. MV-160236-4/OSM-2023 ze dne 04.10.2023,
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., smlouva č. 408/2022 ze dne 14.11.2022, vyjádření zn. 2021/OSDS/05064 ze dne 13.09.2021,
- Pražské vodovody a kanalizace, a.s., zn. ZADOST21762 ze dne 15.06.2020,
- Pražská vodohospodářská společnost, a.s., zn. E 5175/20/2/02 ze dne 30.07.2020,
- PREdistribuce, a.s., č. 300079142-57-20 ze dne 20.07.2020, prodloužení ze dne 19.10.2022,
- SITEL, spol. s r.o., zn. 1112203699 ze dne 18.10.2022,
- T-Mobile Czech Republic, a.s., čj. E46141/22 ze dne 08.09.2022,

- Technologie hlavního města Prahy, a.s., č. VPD-02756/2022 ze dne 08.09.2022,
- Bezpečnostní informační služba, čj. 911/2023-BIS-36 ze dne 25.09.2023.

Vyjádření dalších osob:
- Městská část Praha 6, ÚMČ Praha 6, odbor správy majetku, souhlas s umístěním náhradní výsadby čj. MCP6 225065/2023 ze dne 26.07.2023,
- Archeologický ústav AV ČR, Praha, v.v.i., potvrzení k oznamovací povinnosti - sdělení ze dne 13.10.2020,
- NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s., zn. 110200175 ze dne 21.06.2020,
- ÚMČ Praha 6, odbor územního rozvoje, stanovisko čj. OUR 0452/20 ze dne 22.07.2020.

Žadatel rovněž předložil vyjádření provozovatelů veřejné komunikační sítě s působností v dotčeném území o existenci, resp. neexistenci vedení komunikačních sítí ve staveništi ve smyslu ust. § 101 odst. 1 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákon (zákon o elektronických komunikacích), ve znění účinném do 31.12.2023. Vyjádření byla doložena pro dotčené území v rozsahu sděleném stavebním úřadem a jsou součástí spisu.

Práva k pozemkům a stavbám:

Žadatel není vlastníkem pozemků, na nichž se má stavební záměr uskutečnit, pro dotčené pozemky však nedokládal souhlas jejich vlastníků, neboť pro získání potřebných práv k těmto pozemkům a stavbám je pro požadovaný stavební záměr stanoven účel vyvlastnění zákonem. Podle § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je záměr veřejně prospěšnou stavbou celostátní dráhy, obsahuje stavbu cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavby, které rozšiřují, doplňují, mění nebo zabezpečují dráhu, a podle § 5 odst. 2 téhož zákona tak lze k jejímu uskutečnění odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemeni k pozemku nebo ke stavbě podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů. Zároveň je záměr veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury, vymezenou ve vydané územně plánovací dokumentaci, pro jejíž uskutečnění, včetně ploch nezbytných k zajištění výstavby a řádného užívání, lze odejmout nebo omezit práva k pozemkům a stavbám ve smyslu § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona.

Odůvodnění souladu záměru s veřejnými zájmy:

Stavební úřad v územním řízení posoudil, že záměr je v souladu s požadavky ust. § 90 stavebního zákona, a to:

a) s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území:

Záměr jako stavba dopravní infrastruktury splňuje relevantní požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby uvedené v nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hl. m. Praze (pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů, mj. splňuje požadavky ustanovení:
§ 11 odst. 3, neboť stavba zajišťuje dostupnost a obsluhu území a prostupnost veřejných prostranství,
§ 16 odst. 6, neboť vedení a parametry dopravní a technické infrastruktury jsou v souladu s podmínkami uspořádání a využití území, jehož jsou součástí,
§ 18 odst. 2, neboť rozvodná energetická vedení a vedení elektronických komunikací včetně jejich trvalých přeložek jsou v zastavitelném území umístěna jako podzemní,
§ 20 odst. 1, neboť umístěná stavba dráhy odpovídá charakteru území vymezenému pro celostátní dráhu,

§ 30 odst. 1 a 2, neboť umístěné oplocení prostorovými parametry a charakterem vhodně navazuje na oplocení v místě obvyklé, je průhledné a nepřesahuje výšku 2 m,
§ 38, neboť stavba dráhy a jejích součástí má řešeno hospodaření se srážkovými vodami částečně vsakováním v terénu, v místech a plochách, kde technické parametry dopravní stavby a vsakovací podmínky neumožňují vsakování, budou srážkové vody odváděny do stávající srážkové kanalizace letiště a do odvodňovacího systému navazujícího úseku trati Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště V. H. (mimo). Podle sdělení příslušného vodoprávního úřadu nebyly navrženy vsakovací objekty z důvodu vyhodnocení nevhodných vsakovacích podmínek.

Záměr v rozsahu a podrobnosti dokumentace pro vydání územního rozhodnutí splňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stavba je řešena tak, že v následné projektové dokumentaci bude možné zabezpečit příslušné požadavky této vyhlášky. Přístupové komunikace mají podélný sklon nejvýše v poměru 1:12. Víceúrovňové pěší trasy budou propojeny bezbariérovými výtahy, pro cestující bude řešen bezbariérový přístup z parteru do stanice a pohyb po nástupišti včetně odpovídajícího hmatového, barevně kontrastního a akustického vybavení stanice.

b) s požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem:

Záměr je stavbou dopravní infrastruktury a splňuje požadavky příslušných právních a technických předpisů. Pro umístěnou stavbu dráhy je řešeno doplňující napojení na stávající technickou infrastrukturu, jsou řešeny přeložky sítí, které jsou v kolizi se stavebním a technologickým řešení stavby, ochrana stávajících sítí, do jejichž ochranných nebo bezpečnostních pásem bude stavba zasahovat, a požadavky na koordinaci s dalšími záměry v území, a to v souladu s požadavky a podmínkami vlastníků a správců této infrastruktury. Jejich vyjádření jsou součástí dokladové části předložené dokumentace.

c) s požadavky zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky, popřípadě s rozhodnutími dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo tohoto zákona:

Záměr je v souladu s požadavky zvláštních předpisů, podle nichž posuzují návrh dotčené orgány. Výše uvedená předložená stanoviska dotčených orgánů byla souhlasná. Stanoviska byla zkoordinována a podmínky a požadavky z těchto stanovisek pro umístění a pro projektovou a realizační přípravu stavby byly stanoveny ve výrokové části rozhodnutí. Do podmínek rozhodnutí nebyly převzaty podmínky pro provádění a užívání stavby dráhy, jejích součástí a stavebních objektů, které dále vyžadují povolení, neboť posouzení a stanovení těchto podmínek náleží do následného procesu povolování provádění nebo užívání staveb. Dále nebyly převzaty podmínky a požadavky dotčených orgánů a vlastníků nebo správců dopravní a technické infrastruktury, které byly splněny v dokumentaci pro umístění stavby nebo které vyplývají z platných právních předpisů.

Ze stanoviska silničního správního úřadu, ÚMČ Praha 6, odbor dopravy a životního prostředí, čj. MCP6 217927/2022 ze dne 19.10.2022 nebyly do výroku rozhodnutí převzaty podmínky vztažené k požadavkům platných právních předpisů a závazných norem, mj. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, závazné normy ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (v platném znění) a vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dále nebyl převzat požadavek na doložení závazného stanoviska Odboru pozemních komunikací a drah MHMP, neboť stanovisko bylo k územnímu řízení doloženo,

a požadavek na splnění podmínek stanoviska Policie České republiky, neboť tyto podmínky byly přímo převzaty do rozhodnutí.

Zohlednění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí vydalo k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí čj. 6015/ENV/09 ze dne 26.01.2009 a následně závazné stanovisko čj. 29493/ENV/16 ze dne 20.06.2016 k ověření souladu podle čl. II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. pro záměr nazvaný „Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa“. Stavba nazvaná „Novostavba ŽST Praha - Letiště Václava Havla, Praha, Ruzyně“, která je řešena v předmětném navazujícím územním řízení, je jedním z úseků uvedeného záměru, posouzeného jako celek z hlediska vlivů na životní prostředí. Podmínky závazného stanoviska byly v územním řízení zohledněny ve vztahu k řešenému úseku v tomto rozsahu (číslování dle stanoviska):

I. Územně plánovací opatření

1) *Zajistit vynětí silničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora; doložit vynětí železničního mostu v Královské oboře z památkové ochrany kulturní památky Královská obora, který je navržen na prohlášení kulturní nemovitou památkou.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se nevztahuje k řešenému úseku záměru.

II. Technická opatření pro přípravu záměru

2) *V další fázi projektové přípravy záměru použít akustickou studii pro etapu výstavby zpracovanou v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí jako výchozí podklad pro nezbytné další upřesnění akustické situace pro etapu výstavby, jak z hlediska organizace výstavby a použitých stavebních mechanismů, tak i z hlediska konečné volby schválených přepravních tras. V dalším stupni projektové přípravy záměru zpřesnit akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti a posoudit schválené objízdné trasy.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

3) *V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

4) *Stavební činnost provádět pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce provádět maximálně v době od 8 do 17 hodin.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

5) *Vzhledem k tomu, že v chráněném venkovním prostoru obytných staveb bude docházet k překračování hygienického limitu 65 dB pro 14hodinovou dobu působení hlučných operací a vzhledem k tomu, že nelze zajistit ochranu venkovního prostoru obytných a dalších chráněných objektů v některých úsecích stavby, řešit u těchto objektů i ochranu vnitřních prostorů.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se nevztahuje k řešenému úseku záměru.

6) *V dalším stupni projektové přípravy záměru prověřit neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjistit velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesnit požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé stavby. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků ověřit jejich vlastnosti měřením.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

7) *V rámci další projektové přípravy nadále uvažovat se zpracovaným návrhem protihlukové ochrany pro zajištění plnění hygienických limitů v následujícím rozsahu: km 0,675 - 10,800*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se nevztahuje k řešenému úseku záměru.

8) *Dokumentace pro územní rozhodnutí bude obsahovat výkres situace záměru se zákresem izofony hladiny akustického tlaku působené záměrem v ochranném pásmu dráhy pro denní i noční dobu (L_{Aeq} = 60/55 dB) a mimo ochranné pásmo (L_{Aeq} = 55/50 dB). Tato situace bude projednána s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy. V případě potřeby bude stanoven návrh ochranného pásma včetně jeho režimu a opatření pro ochranu chráněných objektů před hlukem.*

Dokumentace pro umístění stavby obsahuje hlukovou studii, jejíž součástí jsou výkresy se zákresem izofon hladiny akustického tlaku. Dokumentace včetně studie byla projednána s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy, která ke stavbě vydala souhlasné závazné stanovisko. Podmínka byla splněna, proto nebyla převzata do rozhodnutí.

9) *Pro dokumentaci ke stavebnímu povolení zpracovat podrobnou akustickou studii se započítáním veškerého železničního provozu pro jednotlivé lokality a chráněnou obytnou zástavbu, včetně návrhu protihlukových opatření s doložením jejich účinnosti; součástí dokumentace musí být konkrétní návrh protihlukových opatření s průkazem dodržení hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; akustická studie bude vycházet z dosud provedených výpočtů, které vytipovávají problematická místa z hlediska vlivu železniční dopravy modernizované trati na nejbližší objekty obytné zástavby, které bude nutno řešit s využitím navrhované protihlukové ochrany.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

10) *Do technické dokumentace v následných krocích projektové přípravy záměru zapracovat následující požadavky:*

- *pro povrchové řešení upravit rozsah betonových zdí ve prospěch povrchů z přírodního kamene, kamenných obkladů a podobně,*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

- *v území Skladových areálů Ruzyně realizovat záměr tak, aby akustické podmínky a podmínky ochrany životního prostředí nebyly zhoršeny oproti stávajícímu stavu.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se vztahuje k provádění stavby a bude řešena při povolení stavby.

11) *Vzhledem ke skutečnosti, že trasa je vedena ve stísněných poměrech vůči povrchové zástavbě, je doporučena pro ražené úseky N_e (ekvivalentní nálož) = 4 kg a pro případné rozpojování horniny v hloubených úsecích N_e = 2 kg.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se vztahuje k provádění stavby a bude řešena při povolení stavby.

12) *Před zahájením projektování trhacích prací provést podrobnou pasportizaci objektů, které jsou zastiženy plochou vymezenou isoseistou 5 mm/s; na základě podrobné pasportizace provést přesné zatřídění jednotlivých objektů a jejich posouzení dynamické odolnosti.*

13) *Pro trhací práce při obrysu díla - obrysové vrty - postupovat podle metodiky řízeného výlomu kvůli omezení zóny rozrušení horniny mimo obrys výrubu, ke snížení nadvýlomu a k omezení seismických účinků trhacích prací na okolí.*

Podmínky č. 12) a 13) nebyly převzaty do rozhodnutí, neboť se vztahují k provádění stavby, resp. k provádění konkrétních prací, které budou řešeny v následných povolovacích procesech

14) *V rámci další projektové přípravy záměru vypracovat systém metodiky a měření kontroly účinků trhacích prací tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých objektů; tato měření budou tvořena komplexem metodik sledujících různé fyzikální veličiny, na jejichž základě se posuzuje vliv trhacích prací na objekty a zařízení: měření seismických*

účinků trhacích prací, pasportizace okolních objektů, deformometrické měření na trhlinách objektů, geodetické-nivelační měření na objektech a akustická měření.

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

15) *V dalších stupních projektové dokumentace doložit způsob likvidace splaškových odpadních vod pro etapu výstavby; tyto odpadní vody mohou být např. akumulovány v odpovídajících jímkách a dále odváženy na městskou čistírnu odpadních vod, případně budou na dočasných zařízeních staveništ použita chemická WC, respektive mohou být využita stávající sociální zařízení v areálech Českých drah.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

16) *V rámci další projektové přípravy záměru vstoupí projektant a oznamovatel záměru do jednání se správcem Jivinské nádrže - Lesy hl. m. Prahy z hlediska projednání konečného povoleného množství vypouštěné srážkové vody z retenčních nádrží areálu Dlouhá Míle.*
17) *Nové mosty přes vodoteče v rámci posuzovaného záměru dimenzovat na Q100.*
18) *Součástí další projektové přípravy záměru bude pro oblast prostoru železniční stanice Veleslavín vypracování detailnějšího hydrogeologického průzkumu, jehož cílem bude návrh podrobnějších a detailněji zpracovaných návrhů řešení založení této stanice tak, aby byly minimalizovány dopady zahloubení této stanice ve vztahu k proudění podzemních vod a odvodnění prostoru stanice; prověřit možnost zajištění jímání vody a její drénování již za zárubní zdí.*

Podmínky č. 16) - 18) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

19) *Při řešení systému nakládání se srážkovými vodami upřednostnit infiltraci do terénu na pozemcích investora, srážkové vody dle technických možností neodvádět z řešeného území - nepřevádět mimo povodí.*

Stavba má řešeno nakládání se srážkovými vodami částečně vsakováním a v souladu s technickými možnostmi stavby a s hydrogeologickými poměry území odváděním do srážkové kanalizace areálu letiště a navazujícího úseku dráhy. Podmínka byla s ohledem na poměry v území splněna, proto nebyla převzata do rozhodnutí.

20) *V dalších stupních projektové dokumentace předložit pro navrhované stavby tunelů podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum a jednoznačně respektovat závěry těchto průzkumů; zvýšenou pozornost věnovat především lokalitě železniční stanice Praha-Veleslavín.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí s výjimkou požadavku k lokalitě ŽST Praha-Veleslavín, neboť tato část se nevztahuje k řešenému úseku záměru. Dokumentace pro umístění stavby rozhodnutí obsahuje uvedené průzkumy, které mohou být podkladem i pro zpracování následné projektové dokumentace, bude-li jejich podrobnost dostatečná i pro tento účel.

21) *Odpady z částí stavby reprezentovaných vzorky K1, K2, K4, K5, K7, K8, K9 a K11 nebude možné bez další úpravy využívat na povrchu terénu; je doporučeno odpady vznikající při rekonstrukci stavby podrobit úpravě před dalším případným využíváním na povrchu terénu; jako vhodné se jeví rozdělení odpadů na frakci kamení a frakci zemin a s frakcemi nakládat dále samostatně (zejména s odpady z míst stavby se zjištěnými vyššími obsahy organických látek); kamení využívat bez omezení; zeminy podrobit úpravě biodegradací organických škodlivin a následně po splnění požadavků stanovených ve vyhlášce č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, je využít na povrchu terénu nebo je použít jako materiál k technologickému zabezpečení skládky.*
22) *Preventivně odebrat dendrologický materiál k vegetativnímu namnoženi všech vzácnějších dřevin dendrologické sbírky nad tunelem, zejména všech tří javorů Acer cappadocicum,*

všech dalších vzácných kultivarů javorů včetně stříhanolisté formy Acer pseudoplatanus, jasanů Fraxinus pennsylvanica a dřezovce trojtrnného.

23) *Způsob odebrání genetického (dendrologického) materiálu bude projednán s odbornými pracovišti, vědeckými institucemi a orgány ochrany přírody s tím, že bude navržen optimální způsob uchování a kultivace tohoto materiálu pro následnou výsadbu.*
24) *Ve spolupráci s odbornými firmami a vědeckými pracovišti zajistit kultivaci a fyziologický rozvoj odebraného dendrologického materiálu uvedených dřevin, odbornou péči o tento materiál po dobu výstavby a rekultivace s tím, že po ukončení rekultivace bude obnovena dendrologická sbírka ve vhodném prostoru Stromovky.*
25) *Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně minimalizovat manipulační prostory pro řešení otvírky tunelu, do zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele s tím, že následující zásady je nutno pokládat za vstupní minimum:*
- *Zajistit pažení v horní části stavební jámy kotvenými pilotovými stěnami ve dvou úrovních s využitím kotveného a technicky zajištěného skalního svahu.*
- *Pro urychlení výstavby a za účelem minimalizace rozměrů stavební jámy využít dvouplášťového ostění s tím, že vnější plášť (v rozsahu klenby a opěr) z vyztuženého stříkaného betonu bude sloužit jako ztracené bednění pro betonáž definitivního ostění a jako ochranná vrstva izolace proti vodě.*
- *Další postup výstavby pojmout jako u ražených tunelů (provedení mezilehlé izolace, montáž výztuže a následná betonáž definitivního ostění pomocí bednícího vozu, tedy veškeré činnosti provádět zevnitř z tunelu, a tak minimalizovat stavební jámu.*

26) *Při stavebních pracích ve Stromovce důsledně respektovat okrajové prvky dřevin podél pravé (severní) strany profilu kolejiště ve směru staničení s výjimkou uvolnění kolejového tělesa, resp. průjezdného profilu od náletů s tím, že pro řešení ochranného pásma trolejového vedení bude důsledně provedeno selektivní vyhodnocení každého zásahu na každém stromu podél trati.*
27) *Důsledně realizovat obnovu štěrkového lože způsobem, který vyloučí možnost padání štěrku mimo prostor trati do prostoru přírodní památky Královská obora, při realizaci prohloubení nivelety trati zajistit odvoz materiálu mechanismy s využitím stávajícího profilu trati po ose.*
28) *Prostor Královské obory s výjimkou stávajícího tělesa trati vyloučit z jakýchkoli úvah o přepravách a odvozech materiálu, pro jakékoli dodavatelské zázemí stavby včetně případného zřizováni mezideponií nebo přístupových prostorů k trati, případně zařízení staveniště v areálu Královské obory.*
29) *Případné prořezání větví stromů ve Stromovce, zasahujících nad průjezdný profil výhledově elektrifikované a nadále využívané části trati podle ČSN 34 1530, realizovat v období vegetačního klidu na základě aktuálně vyhodnoceného stavu dřevin, pouze prostřednictvím odborně způsobilé firmy včetně odborného ošetření řezných ran.*
30) *Pro práce na elektrifikaci v nadále využívané části trati ve Stromovce využít pouze drážních pozemků s tím, že umístění stožárů na uchycení troleje nebude realizováno v průmětu korun nejbližších silnějších stromů.*
31) *V dalším stupni projektové dokumentace upřesnit pro oblast Stromovky odůvodněný rozsah přímých zásahů do mimolesních porostů dřevin a minimalizovat manipulační plochy v tomto prostoru; veškerá odůvodněná kácení realizovat pouze v období vegetačního klidu a způsobem, který zabezpečí, že sousední ponechávané porosty nebudou poškozovány pádem kácených stromů.*

32) *Před vlastní stavbou zajistit v prostoru Stromovky podrobný sadovnicko-dendrologický průzkum ohledně doložení aktuálního stavu všech stromů v pásu 50 m nad okrajem dohodnutého rozsahu stavební jámy.*

33) *Zajistit pro Stromovku odborný sadovnický dozor během prací při výstavbě tunelu a přilehlé části přírodní památky; v rámci tohoto dozoru založit systém sledování zdravotního stavu stromů rostoucích v tomto pásu.*

34) *Pro oblast Stromovky založit způsob sledování hydrických poměrů v okolí výstavby tunelu v prostorech výskytu hodnotnějších stromů v pásu 50 m od okraje stavební jámy pro výstavbu tunelu; pro možnost náhradního zásobování vodou zavést ke kořenovému systému hodnotnějších stromů jednoduchý drenážní systém pro uplatnění zálivky.*

35) *V dalším stupni projektové dokumentace připravit projekt komplexních sadových úprav území dotčeného stavbou a vyvolanými aktivitami ve Stromovce, který bude vycházet především ze zásady rekultivace a osázení všech manipulačních prostorů v areálu Stromovky listnatými stromy (javor, jasan, dub, lípa), zvláštní pozornost věnovat vegetačním úpravám zahloubené trati tak, aby došlo k pohledovému zastínění a vhodnému začlenění záměru do krajiny, projekt komplexních sadových úprav řešit v kontextu celého území Stromovky.*

Podmínky č. 21) - 35) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

36) *V dalších stupních přípravy záměru zpracovat dendrologické hodnocení celého záměru včetně seznamu kácené zeleně. Zároveň do projektu záměru zpracovat samostatný projekt vegetačních úprav, který bude řešit nejen ozelenění vlastního záměru, ale i zachování nepřetržitosti celoměstského systému zeleně a problematiku náhradních výsadeb včetně následné péče v intencích zákona o ochraně přírody a krajiny (v souvislosti s realizací záměru). Pozornost věnovat možnosti přesazení dřevin.*

Součástí dokumentace pro umístění stavby je dendrologické hodnocení dotčeného území včetně seznamu kácené zeleně, na jehož podkladě bylo v souladu se závazným stanoviskem orgánu ochrany přírody povoleno kácení konkrétních dřevin a uložena náhradní výsadba včetně následné péče. Podmínka byla částečně splněna, do výroku je převzata pouze část týkající se projektu vegetačních úprav. Podmínka k celoměstskému systému zeleně se nevztahuje k řešenému úseku záměru.

37) *Stavební dvory zásadně umisťovat mimo plochy stávající kvalitní zeleně. V projektu vegetačních úprav mj. řešit případné ozelenění ploch stavebních dvorů na konci výstavby.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

38) *V dalším stupni projektové dokumentace připravit k realizaci takové řešení zdvoukolejnění trati, které umožní jednoznačně zachovat stromy podél ulice Pod tratí v km 9,470 - 9,600 včetně toho, že způsob jejich zachování bude předmětem Plánu organizace výstavby (i ve vazbě na řešení protihlukové stěny).*

39) *V rámci prováděcí dokumentace stavby podrobně zaměřit skupinu stromů u viaduktu Libocká a prověřit, zda detailně navrhované řešení neumožní některé stromy z této skupiny a v nejbližším okolí zachovat a během stavby i ochránit (platí i pro navrhované provozní a manipulační plochy pro řešení přemostění Libocká), jedná se především o dvě lípy č. 309 a 310, jasan č. 311, javor mléč č. 319 a jírovce č. 324 - 326 o průměrech blížících se hodnotě 100 cm ve výčetní výšce.*

40) *V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku zářezu přes zahrady Pod Petřinami na základě výstupu geologického průzkumu, vytvořit osázením druhově odpovídající keřovou výsadbou podél koruny svahu přechodové ekotony do prostoru ponechávaných zahrad.*

41) *Zajistit pomologický průzkum v dotčených prostorech zahrad Pod Petřinami a zahrad východně od Libockého rybníka s cílem zmapovat případný výskyt starších odrůd ovocných dřevin, původnější pro středočeský region s cílem zajistit materiál pro uchování genofondu takových odrůd.*
42) *V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku přechodu trati přes porosty zahrad východně od Libockého rybníka například využitím opěrných zdí místo klasického násypu, vyžadujícího široký zábor v patě násypového tělesa.*
43) *V prostoru zahrad východně od Libockého rybníka minimalizovat rozsah dočasného záboru manipulačními a provozními plochami pro výstavbu mostu a tělesa trati, po ukončení výstavby použité plochy rekultivovat i za použití výsadeb vysokokmenů ovocných dřevin.*
44) *V dalším stupni projektové dokumentace připravit k realizaci takové řešení zdvoukolejnění trati, které umožní jednoznačně zachovat následující stromy: silný dub v km 5,800 na severní straně parku a hrušeň v km 5,100.*

Podmínky č. 38) - 44) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

45) *V dalším stupni projektové dokumentace v prostoru křížení s ulicí K Letišti a okolí volit minimalizaci manipulačního pásu pro výstavbu s tím, že bude prověřena možnost zachování stromů nejbližších vysoké provozní budově, například volbou prostorově úsporné technologii výstavby části zářezu v zárubních zdích (milánské stěny atp.); kompenzaci za kácené stromy řešit náhradní výsadbou podél stanice Dlouhá Míle.*

Podmínka byla částečně převzata do výroku rozhodnutí, kompenzace za kácené stromy je řešena náhradní výsadbou na plochách určených na podkladě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody.

46) *V rámci kompenzačních opatření navrhnout do projektu sadových úprav nového dvoukolejného koridoru zahuštěnou kombinovanou výsadbu keřů s příměsí do 30 % stromů podél trati vlevo ve směru staničení mezi km 2,620-3,270, a to mj. ve vztahu k protihlukové ochraně nejbližší obytné zástavby.*
47) *V další projektové dokumentaci zachovat převážnou část doprovodného porostu keřů podél Evropské, včetně zajištění účinné ochrany tohoto porostu během výstavby; po výstavbě zahrnout doplnění případných proluk odpovídající dosadbou.*
48) *Průklest doprovodnými porosty toku Kopaninského potoka a na levobřežním svahu údolí toku minimalizovat jen na profil traťového tělesa.*

Podmínky č. 46) - 48) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

49) *Před zahájením zemních prací provést přesazení všech mladých a keřových výsadeb z koridoru navrhované trasy jižně od komerčních areálů CARGO apod.; ztrátu na dřevinných porostech kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb.*
50) *Před zahájením zemních prací po poradě s dendrologem a autorem nových sadových úprav v prostoru dopravního předpolí letiště mezi přivaděčem a areálem CARGO provést přesazení všech mladých stromů (minimálně do obvodu 30 cm) v posledním vhodném období před zahájením skrývek, dále včasné a termínově odpovídající přesazení keřů a poléhavých dřevin z koridoru navrhované trasy a ploch, dotčených stavebními pracemi, případně organizací provozního zázemí připravované stavby před zahájením skrývkových prací nebo přípravy ploch pro stavební zázemí.*
51) *Přesázení všech dřevin v prostoru kolem letiště provést výhradně prostřednictvím odborně způsobilé firmy z oboru projekce, přípravy a realizace zahradních a sadových úprav.*

Podmínky č. 49) až 51) nebyly převzaty do rozhodnutí, neboť se vztahují k provádění stavby. Opatření týkající se stávajících dřevin byla řešena v rámci dokumentace pro umístění stavby na podkladě dendrologického průzkumu a zhodnocení dřevin. Kompenzační náhradní výsadby včetně druhové skladby byly uloženy v rámci povolení kácení dřevin.

52) *Ztrátu na dřevinných porostech v okolí letiště kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb, včetně všech prostorů, dotčených výstavbou mimo koridor. Náhradní výsadbu v prostoru okolí letiště a na všech plochách v tomto prostoru, dotčených stavebními či organizačními pracemi, připravit a zajistit na základě podrobného projektu sadových úprav, který bude nedílnou součástí dokumentace pro stavební povolení. Vlastní realizační projekt výsadeb pak bude nedílnou samostatnou součástí prováděcí dokumentace stavby.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť kompenzační náhradní výsadba dřevin včetně požadavku na množství a druhovou skladbu byla uložena v rámci povolení kácení. Zpracování projektu sadových, resp. vegetačních úprav bylo uloženo na podkladě podmínky č. 36.

53) *V dalším stupni projektové dokumentace prověřit záchranu části linie lip v km 5,040 borovice lesní Glauca a dalších stromů mimo přímý koridor výstavby, způsob ochrany včetně kořenové zóny promítnout do Plánu organizace výstavby.*

54) *V rámci prováděcí projektové dokumentace stavby zopakovat podrobný floristický průzkum v jarním a časně letním aspektu rozvoje biocenóz v prostorech Stromovky, ruderálních lad u Kopaninského potoka a v prostorech mezi nádražím Veleslavín a Libockým rybníkem včetně Libockého rybníka a stávajícího náspu nad rybníkem.*

55) *Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s případně doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů rostlin pro stavební povolení koridoru.*

Podmínky č. 53) až 55) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

56) *Do Plánu organizace výstavby jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci období vegetačního klidu z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

57) *Nejdéle v rámci dokumentace stavby pro stavební povolení opakovaným zoologickým průzkumem prověřit možnosti výskytu vzácných či zvláště chráněných druhů živočichů s důrazem na jarní a časně letní aspekt rozvoje ekosystémů v prostorech:*

- *Stromovka,*
- *zahrady a sady mezi nádražím Veleslavín a Libockým rybníkem,*
- *Libocký rybník včetně břehů a toku až pod zahrady pod mostem, taras trati u hráze,*
- *křoviny v pásu železniční tratě podél Evropské,*
- *prostor přechodu údolí Kopaninského potoka,*
- *porosty u letiště,*
- *Na základě výstupů tohoto průzkumu konkretizovat podmínky pro nakládání s doloženými populacemi zvláště chráněných nebo regionálně významných druhů živočichů pro stavební povolení na uvažovaný záměr.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí v rozsahu, který se vztahuje k řešenému úseku záměru.

58) *Prostor Stromovky a Královské obory důsledně vyloučit z úvah o realizaci stavebního dvora nebo zařízení staveniště s tím, že otevření tunelu bude řešeno v zúženém profilu stavební jámy včetně jejího statického a stavebně-technického zabezpečení a manipulační pás bude omezen jen na profil stávající dvoukolejné trati.*

59) *V rámci prací ve Stromovce zachovat místní akumulaci vody podél kolejí ve východní části, případně po ukončení stavby tuto akumulaci obnovit z důvodu reprodukční plochy obojživelníků.*

60) *V rámci stavebního dvora L12 u Libockého rybníka preferenčně využít zpevněné a „odpřírodněné" plochy.*

61) *V dalším stupni projektové dokumentace prověřit parametry křížení trati s lokálním biokoridorem L4/238 přes Litovicko-Šárecký potok z hlediska jeho prostupnosti pro migrační trasy živočichů.*

Podmínky č. 58) až 61) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

62) *Průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí s úpravou pro stavební řešení v předmětném úseku záměru.

63) *V dalším stupni přípravy záměru doložit bezkolizní průchod prvky ÚSES (zejména biocentra a biokoridory) a VKP, případné zásahy omezit na nutné minimum, v případě potřeby řešit kompenzační opatření, založit chybějící prvky ÚSES na pozemcích dotčených stavbou a vedle toho výsadby směrovat k lepšímu začlenění trati do volné krajiny i městského prostředí.*

Podmínka byla převzata do rozhodnutí, neboť řešeným úsekem záměru nedojde k dotčení ÚSES ani VKP, náhradní výsadby jsou uloženy v rámci povolení kácení dřevin.

64) *V rámci projektu vegetačních úprav minimalizovat vlivy na ÚSES, zpracovat harmonogram rekultivace všech pozemků, které budou dotčeny stavebními pracemi tak, aby se zamezilo jejich ruderalizaci a následnému šíření ruderálních druhů rostlin a alergenních plevelů.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí s výjimkou požadavku k ÚSES.

65) *V dalším stupni projektové dokumentace minimalizovat šířku přechodu trati přes porosty lokálního biokoridoru L4/238 například využitím opěrných zdí místo klasického násypu, vyžadujícího široký zábor v patě násypového tělesa; po zaměření všech porostů dřevin navrhnout pouze nezbytný rozsah kácení (doložit v dokumentaci pro povolení stavby) v ose trasy jen v šíři minimalizovaného manipulačního pásu.*

66) *V rámci rekultivace území po výstavbě realizovat v prostoru mezi zářezem nové trati a západním okrajem areálu výzkumného ústavu výsadbu části biokoridoru N4/8 v druhové skladbě odpovídající stanovištnímu vymezení nadregionálního biokoridoru, včetně keřového lemu, včetně zapojení stávajícího topolového porostu s plochou ovocných dřevin. Dle detailního charakteru a funkce nadregionálního biokoridoru N4/8 řešit vhodné křížení záměru s tímto biokoridorem (cca mezi km 11,930 a 12,020). Preferovat mimoúrovňové křížení.*

67) *Kácení dřevin v místě křížení lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko-Šáreckého potoka omezit na nezbytnou míru, danou technicko-bezpečnostními předpisy pro výstavbu mostního objektu.*

68) *Případné zařízení staveniště pro výstavbu mostního objektu umístit na ruderální plochy severně od Libockého rybníka nad levý břeh toku z důvodu ochrany křížení obou větví biokoridoru č. 238 s LBK L3/236, pro opravu tarasu přednostně využít zpevněných ploch na hrázi.*

69) *V dalším stupni projektové dokumentace na základě detailnějšího prověření technických a ekonomických parametrů mostního objektu (lokálního nivního biokoridoru podél Litovicko-Šáreckého potoka) navrhnout přemostění toku ve vazbě na odpovídající parametry podle metodiky Agentury ochrany přírody a krajiny pro křížení vodních toků s funkcí biokoridoru pozemními komunikacemi (1995), tedy kromě nového profilu dna*

zajistit i část profilu nad stanovenou šířku dna v minimálním zastoupení prostoru mimo tok v šíři 1,5 šířky koryta (tzv. lávka pro zvěř).

Podmínky č. 65) - 69) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

70) *Pro odvoz a další využití zeminy primárně využít odvoz po železnici na místa určení po celé ČR za účelem potřeby většího množství zemin pro rekultivační práce v regionech, kde k dispozici aktuální nabídka zemin chybí.*

Podmínka nebyla převzata do rozhodnutí, neboť se týká postupů při provádění stavby, které budou řešeny v následném řízení o povolení stavby. Podmínky pro skrývku a využití kulturních vrstev půdy z pozemků ZPF jsou stanoveny v závazném stanovisku orgánu ochrany ZPF a převzaty do výroku rozhodnutí.

71) *V žádném případě pro deponie či mezideponie zemin nevyužívat plochy skladebných prvků ÚSES, interakčních prvků, významných krajinných prvků „ze zákona“ i registrovaných a enkláv mimolesních porostů dřevin v přilehlých částech správního obvodu hlavního města Prahy a přilehlé části Středočeského kraje.*

Podmínka byla převzata do výroku rozhodnutí.

72) *V dalším stupni projektové dokumentace zajistit vypracování samostatného projektu sadových úprav pro stanici Dlouhá Míle s tím, že je nutno pohledově rozčlenit velké plochy a sektory použitím skupinové, pásové a liniové výsadby stromů, v prostorech kolem přemostění kolejí spojovacími komunikacemi, západního vstupního areálu a kolem nástupišť autobusového terminálu uplatnit i kombinovanou výsadbu stromů a keřů.*

73) *Dále navrhnout západní zapojení obvodové obslužné komunikace kolem autobusového terminálu Dlouhá Míle do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby dřevin.*

74) *V rámci konečného řešení exteriéru komplexu Dlouhá Míle potlačit použití vysoce reflexních materiálů.*

75) *Podél paty tělesa estakády přes Kopaninský potok provést vegetační úpravy z důvodu postupného začlenění do krajiny se zohledněním podmínek provozu Kopaninského poldru (je nutné maximálně omezit výskyt odplavitelných předmětů, které by mohly ucpat česle před vtokem, resp. dřeviny v zátopě musí být pravidelně prořezávány a dřevní odpad je nutné z prostoru zátopy neprodleně odstraňovat).*

76) *V rámci přípravy úseku pod Veleslavínem (svah pod Petřinami) prověřit možnost zúžení jižního svahu zářezu formou kotveného (stabilizovaného) svahu s využitím opěrné zdi, v exteriéru s použitím přírodě blízkých či přírodních materiálů.*

77) *Detailní návrh záměru v prostoru Hradčanská - Špejchar řešit v souladu s urbanistickou studií Hradčanská - Špejchar a regulačními limity zástavby tohoto prostoru.*

78) *Zvážit možnost realizace podjezdu z ulice Za Vokovickou vozovnou do Krajní.*

79) *V úseku km 9,571 až 10,900 zvážit možnost realizace nadchodů (přednostně) nebo podchodů pro chodce (např. u zastávky autobusu Brodecká, rozchod ulice U Prioru a železniční trati, k Drnovské).*

80) *Koordinovat technické řešení stavby s celkovým řešením rozvojového prostoru Bubny, dále provádět průběžnou koordinaci záměru se stavbou Městského okruhu.*

81) *Prověřit možnost oddálení trasy záměru od obytné zástavby v prostoru ulice U Prioru cca v km 9,500 - 10,500. Minimalizovat zábor soukromých garáží a upřesnit adekvátní náhrady.*

82) *Zvážit v rámci technických možností oddálení trasy záměru od obytné zástavby v ulici Slavíčkova.*

Podmínky č. 72) - 82) nebyly převzaty do rozhodnutí, nevztahují se k řešenému úseku záměru.

Opatření pro fázi realizace záměru

83) *Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).*
84) *Tam, kde je to technicky možné a je předpoklad ohrožení povrchových vod, zřídit zemní jímky pro záchyt povrchových vod, popřípadě vybavených lapolem; pokud budou zachycené vody kontaminovány, likvidovat je na odpovídajících ČOV.*
85) *Kaly ze zemních jímek s obsahem ropných látek likvidovat na biodegradačních základnách v regionu.*
86) *Pro staveništní dopravu maximálně využívat prostor koridoru dráhy s minimální zátěží okolních komunikací, pokud je to nezbytné, tak v koordinaci s dopravou generovanou realizací Městského okruhu v úseku Strahovský tunel Trojská včetně souvisejících staveb.*
87) *Veškerý odvoz hmot musí být důsledně veden ve směru „ven" z města. Usměrňovat staveništní dopravu a dopravní omezení na hlavních komunikacích tak, aby nedocházelo k neúměrným dopravním kolapsům a jimi vyvolaným negativním dopadům na životní prostředí lokality. V maximální možné míře využívat pro odvoz železniční dopravu v kombinaci s dopravou lodní. Výruby a výkopy ze staveništ na okraji Prahy odvážet nejkratší cestou kapacitními komunikacemi na dálniční síť.*
88) *Z hlediska režimu podzemních vod v celém období výstavby provádět monitoring hydrogeologických poměrů.*
89) *Před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením staveništ po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.*
90) *Vyloučit z úvah o lokalizaci zařízení staveniště pozemky s výrazným podílem mimolesních porostů dřevin, pro zařízení staveniště přednostně využít drážní pozemky, v nezbytných případech větší plochy orné půdy horší kvality, v návaznosti na vedení trasy; nezbytně nutná zařízení staveniště řešit v dostatečné vzdálenosti od břehové hrany toků za podmínek ochrany kvality vody a břehových porostů.*
91) *V průběhu výstavby provádět monitoring a případnou likvidaci expanzivních druhů rostlin. Doba monitoringu a případné potlačování jedinců expanzivních rostlin je minimálně 3 roky od ukončení stavby.*

Podmínky č. 83. - 91. nebyly převzaty do podmínek rozhodnutí, neboť se vztahují k provádění stavby a budou řešeny v následném řízení o povolení stavby.

Opatření pro fázi provozu záměru

92) *Po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření.*

Podmínka č. 92. nebyla převzata do podmínek rozhodnutí, neboť se vztahuje k užívání stavby a bude řešena v následném řízení o povolení stavby nebo povolení užívání stavby.

Kompenzační opatření

93) *Zajistit citlivou přestavbu železničního mostu v Královské oboře odpovídající shodnému stávajícímu vzhledu, avšak v provedení pro dvoukolejnou trať.*

94) *V rámci náhradní výsadby za kácené dřeviny do odborně zpracovaného projektu sadových úprav zahrnout také následující kompenzace:*
- *posílení funkce zvláště chráněného území Královská obora výsadbou podél nového tunelu včetně realizace obnovy dendrologické sbírky,*
- *posílení funkce lokálního biokoridoru L4/238 výsadbou dřevin v prostoru mezi břehem Litovicko-Šáreckého potoka a nádražím Veleslavín směrem k hotelu Krystal,*
- *kompletní osázení prostoru stavebního dvora u areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby po zrušení stavebního dvora jako součást realizace nadregionálního biokoridoru,*
- *výsadbu podél levé strany souběhu s ulicí Evropská,*
- *výsadbu podél levé (západní) strany souběhu s vedením expresního silničního okruhu,*
- *komplexní začlenění stanice Dlouhá Míle do krajiny kolem komunikací terminálu s ohledem na rozhledové parametry na křižovatkách.*

Podmínky č. 93. a 94. nebyly převzaty do podmínek rozhodnutí, neboť se nevztahují k řešenému úseku záměru.

Odůvodnění výroku II. - povolení kácení dřevin

Na podkladě závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí (dále též „správní orgán“), čj. MCP6 265983/2023 ze dne 28.07.2023 se odůvodňuje povolení kácení dřevin takto:

V dané věci provedl správní orgán ohledání na místě za účelem popsání stavu dřevin určených ke kácení a jejich stanovišť a zhodnocení důvodnosti jejich kolize s řešenou stavbou, a to ve dnech 02.09.2022, 06.09.2022 a 29.12.2022. S ohledem na množství kácených dřevin je popis odpovídajícím způsobem zjednodušen, přičemž správní orgán si ponechává ve spise náležitou fotodokumentaci a zhodnocení, a to jak vlastní (vycházející z vizuální prohlídky dřevin v terénu), tak doložené ze strany zpracovatele projektové dokumentace, v němž jsou dřeviny vyhodnoceny panem [redacted] Dřeviny nejsou popisovány v posloupnosti odpovídající průběhům jednotlivých ohledání na místě, nýbrž vzestupně dle číslování (vyjma dřevin popisovaných současně s jinou dřevinou nižšího čísla), a to především pro přehlednost a zajištění toho, aby žádná z dřevin nebyla při popisu opomenuta.

Pro popis fyziologické vitality (nebo zjednodušeně pouze vitality) a zdravotního stavu byla ze strany správního orgánu využita hodnotící škála v souladu s Metodikou AOPK ČR: Oceňování dřevin rostoucích mimo les, Kolařík et al. 2017., a to i přesto, že celkové hodnocení podle této metodiky správní orgán neprovádí. Popisná škála je tedy v případě vitality dřevin následující: 1 - výborná až mírně snížená (tzn. bez známek prosychání, bez vývoje sekundárních výhonů, vývoj kalusového dřeva atd.); 2 - zřetelně snížená (viditelná defoliace koruny, vývoj sekundárních výhonů, snížený vývoj kalusového dřeva atd.); 3 - výrazně snížená (významná defoliace koruny, zejména usychání ve vrcholových partiích koruny, výrazná fragmentace koruny atd.); 4 - zbytková (defoliace koruny větší než 50 % jejího objemu); 5 - suchý strom (odumřelý jedince). Škála pro popis zdravotního stavu je pak následující: 1 - výborný až dobrý (bez patrných mechanických poškození kmene a silnějších větví, žádné symptomy infekce patogenními organismy, defektní větvení výlučně ve stadiu vývoje atd.); 2 - zhoršený (přítomnost poškození na kmeni, či větší poškození větví, symptomy infekce houbami v počáteční fázi, defektní větvení kosterních větví atd.); 3 - výrazně zhoršený (symptomy aktivně probíhající infekce houbami, rozsáhlejší dutiny, odlomená část koruny, zásah do mechanicky významného kořenového talíře atd.); 4 - silně narušený (rozsáhlé dutiny v kmeni, vyvinuté tlakové větvení se symptomy infekce houbovými patogeny, odlomená podstatná část koruny atd.); 5 - havarijní/rozpadlý strom (celkově se rozpadající jedinec nebo torzo).

Popis dřevin ze strany správního orgánu vycházející jak z vlastních ohledání na místě, tak z předloženého vyhodnocení je tedy následující:

Slivoně (myrobalány) označené č. 12 a 148, vyrůstají při jižní straně slepého ramene ulice K Letišti, přičemž v případě prvního uvedeného se dříve jednalo o vícekmen. Obě dřeviny jsou součástí souboru zapojených porostů označených č. 542, 543 a 544 popisovaného níže v textu. U dřevin dochází k hojnému obrážení. Nadzemní část dřevin je spíše asymetrická, přesto lze oba stromy vzhledem k netradičnímu, takřka keřovému habitu, považovat za esteticky zajímavé (takové formy růstu bývají spíše běžné v zemědělsky užívané krajině), nadto v době květu působí opravdu impozantně v kontrastu s přilehlou komunikací. Zdravotní stav je zhoršený, vitalita mírně až zřetelně narušena. Vzhledem k pozici dřeviny vůči blízkým komunikacím a dalším intenzivně lidsky využívaným plochám areálu je lze chápat z hlediska funkčního coby součást migračního koridoru.

Jabloň označená č. 13 vyrůstá jako součást stejného souboru zapojených porostů jako dříve popisovaný myrobalán. Jedná se oproti nim o útleji vyvinutý exemplář. Popis je však jinak prakticky shodný, tedy zhoršený zdravotní stav a vitalita na pomezí mírně až zřetelně narušené; totéž platí pro jeho funkční uplatnění coby součást migračního koridoru. Vzhledem k drobnějšímu habitu lze estetickou hodnotu vnímat jako průměrnou.

Javory mléče označené č. 24-30 a 152-155 vyrůstají ve stromořadí podél jižní a jihovýchodní strany komunikace Aviatická, tedy ve směru jízdy od mimoúrovňového křížení s ulicí K Letišti k mimoúrovňovému křížení s komunikací Lipská. Vzájemně na sebe navazují, tedy tvoří souvislou řadu, mezi níž a explicitně jmenovaným jsou celkem čtyři ponechávané dřeviny. Jedná se o výsadby s neukončenou růstovou fází, některé ještě nedosahují obvodu kmene 80 cm ve výčetní výšce. Dřeviny jsou v dostatečné vzdálenosti od vozovky (vzdálenost pat kmenů od hrany zpevněných ploch se pohybuje mezi zhruba 4,5-8,0 m), přičemž mezi nimi a jejím tělesem je ještě zatravněný příkop. Dřeviny jsou právě díky dostatečnému prostoru pro rozvoj nadzemních částí víceméně rovnoměrně vyvinuty. Správní orgán nicméně zaznamenal v některých případech řez v oblasti vrcholových partiích korun (zřejmě jakási výšková redukce koruny), v jehož důsledku vznikají na koncích zkrácených větví sekundární výhony, což narušuje celkový habitus. Zdravotní stav se pohybuje mezi dobrým až zhoršeným, vitalita pak mezi mírně až zřetelně narušenou. Dřeviny tvoří a jsou součástí funkčního liniového prvku zeleně, pročež se tedy uplatňují jak jako migrační koridor, tak jako linie členící území a tlumící negativní vlivy z provozu motorových vozidel, ať už se jedná o hluk, anebo o prašnost. Estetická hodnota jednotlivých dřevin je spíše průměrná v důsledku popsaných zásahů, jako celek jsou však pro estetiku daného místa významná.

Líska turecká označená č. 31 vyrůstá východně od mimoúrovňové křižovatky komunikací Aviatická a K Letišti. V daném místě jsou tři mladé výsadby stromů bez keřového podrostu, přičemž předmětná líska je uprostřed trojice a má nejvýznamnější dendrometrické parametry. Růstová fáze zatím nebyla ukončena. Koruna je rovnoměrná, má pěknou stavbu a strom působí esteticky velmi atraktivně. Zdravotní stav jedince je dobrý, vitalita pak byla vyhodnocena jako výborná až mírně narušená.

Javor mléč označený č. 38 a borovice černá označená č. 39 vyrůstají v rámci níže popisovaného porostu označeného č. 506 uvnitř oblouku mimoúrovňové křižovatky. Jedná se o dva krásné stromy s výbornou vitalitou a v dobrém zdravotním stavu. Borovice je široce větvená, s rozkladitou korunou. Javor je rovněž rovnoměrně větvený, s pěknou architekturou koruny. Ačkoliv vyrůstají v rámci souboru, vizuálně by se uplatnily i jako solitéry. V porostu dominují a jsou jeho nejhodnotnějšími dřevinami.

Tři lípy srdčité označené č. 41-43 vyrůstají na vyvýšeném terénu podél úseku ulice K Letišti mezi jejími křižovatkami s komunikací Aviatická (mimoúrovňová) a s ulicí Jana Kašpara (okružní). Jedná se o torzo původního stromořadí starého více než pět desítek let, které zaniklo zřejmě právě při budování mimoúrovňové křižovatky v polovině devadesátých let minulého století. Ve vztahu k paměti místa se tedy jedná nepochybně o hodnotný fragment. Všechny tři dotčené stromy mají silně narušenou fyziologickou vitalitu a jsou, ačkoliv v odborné literatuře je věk možného dožití daného taxonu i několikanásobně vyšší, již ve stavu odpovídajícím senescenci. Netrpí žádnými defekty, pro něž by hrozilo selhání, nýbrž spíše řadou drobných poškození a vad. Zdravotní stav byl tedy ze strany správního orgánu vyhodnocen toliko jako zhoršený.

Javory kleny a lípy srdčité označené č. 52-58 jsou souborem převážně dospělých až stárnoucích dřevin poblíž části areálu určené pro výcvik psů, severně od oploceného letištního vodojemu. V oblasti korun jsou dřeviny navzájem propojené a celkově lze říci, že tvoří jakýsi kompaktní bosket (míněno z hlediska funkčního) s naprostým minimem podrostu keřů, tedy prakticky přehledný. Mnohé dřeviny jsou polykormony a řada z nich je poškozena historicky provedeným nevhodným řezem. Na celkovém habitu jednotlivých exemplářů se projevuje vzájemná prostorová konkurence a jejich koruny jsou spíše útle vyvinuty. I jako soubor působí dřeviny víceméně průměrným estetickým dojmem.

Bříza bělokorá označená č. 59, dvě lípy označené č. 62 a 63, dub červený označený č. 68 a lípy srdčité označené č. 60, 64-66, 70-72, 76 a 77 a zapojený porost označený č. 510 vyrůstající poblíž části areálu určené pro výcvik psů, respektive mezi jím a vozovkou komunikace Aviatická, přičemž právě mezi ní a zelenou plochou s dřevinami je značný výškový rozdíl. Stromy v rámci tohoto porostu, jemuž oproti keřovému patru značně dominují, jsou ve vrcholových partiích poškozeny historicky nevhodně provedeným řezem, jehož cílem měla být zřejmě výšková redukce a v důsledku kterého se ve vrcholových partiích korun tvoří sekundární výhony, které nejenom narušují habitus, ale i zvyšují riziko selhání v koruně. Na habitu dřevin se rovněž negativně projevil zápoj. Estetická hodnota porostu včetně dospělých lip je snížena, uplatňují se však funkčně, neboť vůči kancelářskému objektu a tréninkové ploše pro psy fungují jako clona tlumící negativní vlivy frekventované komunikace. Zdravotní stav dřevin je povětšinou výrazně zhoršený, fyziologická vitalita se pohybuje většinově mezi zřetelně až výrazně sníženou.

Borovice lesní označená č. 97 vyrůstá v rámci porostu označeného č. 518, tedy severozápadně od oploceného areálu letištní kotelny. Jedná se mladý strom, který by jako jedinec byl hodnocen z hlediska estetického spíše průměrně, celkově je však soubor, jehož je součástí, vnímán správním orgánem jako atraktivní a esteticky až nadprůměrně hodnotný. Dřevina má výbornou až mírně narušenou vitalitu, její zdravotní stav je dobrý.

Lípa srdčitá označená č. 104 je mladým stromem vyrůstající při jihovýchodní fasádě budovy Parkingu C. Jde o dřevinu aklimatizovanou, vitální, bez okem viditelných vad, tedy v dobrém zdravotním stavu a s výbornou vitalitou. I proto ji lze považovat za esteticky hodnotnou a perspektivní.

Svitel latnatý označený č. 105 je strom vyrůstající při rohu objektu Parkingu C. Jde o strom periferně dosti proschlý (s ustupující korunou), s vystouplou horní etáží kořenového systému a řadou drobných a středně závažných defektů. Vzhledem k popsaným, okem viditelným vadám správní orgán konstatuje, že estetická hodnota jedince je spíše podprůměrná. Vitalita je zřetelně snížená, zdravotní stav zhoršený.

Jerlín japonský označený č. 108 vyrůstá v rámci komponovaných výsadeb venkovního parkoviště v centrální části řešeného území, a to z níže popisované zapojeného porostu

označeného č. 520. Dřevina rovnoměrně rostlá, bez zřetelných závažných defektů, ovšem ve vnitřních partiích koruny proschlá. V návaznosti na tato zjištění vyhodnotil správní orgán vitalitu stromu jako mírně sníženou a zdravotní stav jako dobrý. Estetická hodnota stromu byla vyhodnocena jako průměrná, neboť exemplář nedisponuje významnými dendrometrickými parametry a odpovídá habitu svého taxonu.

Borovice lesní označená č. 109 vyrůstá v rámci zapojeného porostu označeného č. 522 při budově Europort Parkingu. Jedná se o pěkně rostlý strom, mírně ovlivněný podrostem středně vysokého keřového patra. Je průměrné estetické hodnoty, bez viditelných defektů, tedy v dobrém zdravotním stavu a s výbornou až mírně sníženou vitalitou.

Borovice lesní označená č. 110 vyrůstá v rabátku uprostřed chodníku spojujícího objekty Airport Business Centre a Europort Parking. Jedná se o pěkně rostlý strom, aklimatizovaný i v neideálních růstových podmínkách rabátka, tedy esteticky hodnotný, bez viditelných defektů, tzn. v dobrém zdravotním stavu a s výbornou vitalitou.

Javor mléč označený č. 112 je krajní dřevinou stromořadí severně, resp. severovýchodně od objektu Parkingu A, počítáno od ulice Aviatická. Dřevina má na kmeni vertikální trhlinu, a to po celé jeho délce, pročež správní orgán hodnotí její zdravotní stav jako silně narušený, vitalitu pak jako výrazně sníženou. Rovněž vzhled dřeviny je tímto na první pohled patrným defektem narušen, a proto i estetická hodnota je hodnocena jako snížená. Jedná se o strom v rámci liniového prvku dlouhodobě neperspektivní. V rámci stromořadí se však stále ještě funkčně uplatňuje, protože v olistění koruny se zatím poškození stromu výrazněji neprojevuje.

Javor mléč označený č. 127 je součástí stromořadí při komunikaci jižně od budovy Parkingu A - jedná se o první (krajní) exemplář počítáno ve směru od ulice Schengenská. Strom má velmi mírně asymetrickou korunu, je však v dobrém stavu, bez významnějších defektů. Vitalita byla vyhodnocena jako mírně narušená, zdravotní stav jako dobrý. Jde stále ještě o strom s neukončenou růstovou fází, který na svém stanovišti prosperuje. Je součástí funkčního liniového prvku zeleně, který má potenciál migračního koridoru. V rámci něho se podílí také na členění veřejného prostoru, usnadňuje tedy v areálu orientaci a snižuje negativní vlivy z provozu motorových vozidel na přilehlých komunikacích. Estetická hodnota dřeviny je mírně nadprůměrná vzhledem k popsanému dobrému stavu, ale i s ohledem na to, že se jako celek stromořadí podílí na zušlechťování daného prostoru.

Topol černý označený č. 133 vyrůstá v rozsáhlejší zelené ploše v rámci vnitřní strany oblouku ulice Schengenská mezi budovou Parkingu A a Terminálem 2. Strom je vykloněn od pomyslné svislé osy růstu. Nebyly zjištěny žádné závažné defekty, u nichž by se dal předpokládat přímý vliv na snížení perspektivy dožití stromu. Vitalita je zřetelně snížená, zdravotní stav zhoršený. Estetická hodnota stromu byla vyhodnocena jako průměrná, neboť exemplář nedisponuje významnými dendrometrickými parametry a odpovídá habitu svého taxonu.

Topol černý označený č. 134 vyrůstá v nerozsáhlé zelené ploše mezi dvěma vozovkami při parkovišti v předpolí budovy Terminálu 2. Pata kmene dřeviny je vzdálena jen zhruba 5 cm od obruby zpevněné plochy a nadzvedává ji. Koruna stromu je vysoko nasazena a byl v ní zaznamenán defekt (pahýl). Vitalita dřeviny byla správní orgánem vyhodnocena jako výrazně snížená, zdravotní stav pak jako výrazně zhoršený. Dřevina se se vzhledem k nepříznivým růstovým podmínkám a posunutému těžišti jeví jako jedinec se sníženou stabilitou. Estetická hodnota je průměrná, neboť exemplář nedisponuje významnými dendrometrickými parametry, nadto je vysoko vyvětven.

Javor mléč označený č. 137 je součástí stromořadí při komunikaci jižně od budovy Parkingu A - jedná se o čtrnáctý exemplář v řadě počítáno ve směru od ulice Schengenská (vyrůstá v blízkosti stožáru veřejného osvětlení č. 2854). Strom má mechanicky odřený kmen, jinak je však

v dobrém stavu, bez významnějších defektů. Vitalita byla vyhodnocena jako mírně narušená, zdravotní stav jako dobrý. Jde stále ještě o strom s neukončenou růstovou fází, nicméně na svém stanovišti aklimatizovaný. Je součástí funkčního liniového prvku zeleně, který má potenciál migračního koridoru, člení daný prostor a snižuje negativní vlivy z provozu motorových vozidel na přilehlých komunikacích. Estetická hodnota dřeviny je mírně nadprůměrná vzhledem k popsanému dobrému stavu, ale i s ohledem na to, že se jako celek stromořadí uplatňuje coby atraktivitu místa zvyšující prvkem.

Javor mléč označený č. 139 je součástí téhož stromořadí jako výše popisovaný javor označený č. 137. Jedná se o šestnáctý, tedy posledního exempláře v řadě počítáno ve směru od ulice Schengenská. Strom má víceméně pouze běžné růstové defekty (tlaková větvení bez symptomů patogenních organismů či prasklin atp.). Fyziologická vitalita byla vyhodnocena jako mírně snížená, zdravotní stav jako dobrý. Dřevina je na svém stanovišti aklimatizována. V koruně bylo zjištěno hnízdo straky obecné (lat. *Pica pica*). K funkční i estetické hodnotě lze říci totéž co u dříve popisované dřeviny v témže stromořadí.

Dub červený označený č. 140 vyrůstá v poměrně drobném rabátku při západním okraji parkoviště v předpolí budovy Terminálu 2, západně od posledního popisovaného javoru ve stromořadí. Kořenový systém dřeviny zřetelně nadzvedává okolní povrch. Na kmeni je defekt v podobě stržené borky (patrně odřeno nárazem vozidla), přesto se však jedná o rovnoměrně větvený exemplář s pěknou architekturou koruny. Vitalita byla vyhodnocena jako mírně snížená, zdravotní stav jako dobrý. Dřevina ještě neukončila růstovou fázi a byl by zde potenciál pro to, aby se v budoucnu stala dominantní solitérou dané lokality. Z hlediska estetického se tedy jedná o velmi pěkný strom. Je nicméně zřejmé, že v případě nezbytnosti kácení není s ohledem na konflikt kořenového systému s povrchy realizovat například jeho přesazení.

Dub červený označený č. 141 vyrůstá v poměrně úzkém zeleném pásu při severozápadní fasádě budovy Parkingu A. Strom je rovnoměrně větvený, netrpí žádnými defekty, a tak jako předchozí popisovaný dub je daný jedinec esteticky velmi hodnotný. Růstová fáze ještě nebyla ukončena. Dřevina je zahnízděna. Vitalita byla vyhodnocena jako výborná, zdravotní stav jako dobrý.

Javor mléč označený č. 145 vyrůstá v trojúhelníkové zelené ploše ze všech tří stran vymezené komunikacemi, severovýchodně od objektu, v němž sídlí celní úřad. Dřevina má na svém stanovišti dostatek prostoru pro rozvoj, proto je rovnoměrně vyvinutá a esteticky hodnotná. Jde o strom s neukončenou růstovou fází, tedy mladý. Fyziologická vitalita byla vyhodnocena jako výborná až mírně narušená, zdravotní stav jako dobrý.

Lípy srdčité označené č. 232-236, které jsou součástí stromořadí při komunikaci jižně od budovy Parkingu C, jsou zřejmě dle habitu kultivarem 'Greenspire', to však správní orgán není s to s jistotou prokázat. Tyto dřeviny jsou prakticky bez vad a v ukázkovém stavu. Vitalitu i zdravotní stav lze tedy hodnotit jako výborné, což se pozitivně odráží i v jejich estetické hodnotě, která sama o sobě je zvýšena tím, že se jedná o kompaktní, kvalitně založený soubor dřevin.

Javor mléč označený č. 265 je součástí stromořadí při komunikaci jižně od budovy Parkingu A - jedná se o osmý exemplář v řadě počítáno ve směru od ulice Schengenská. Jde o mladý strom se stále ještě neukončenou růstovou fází, nicméně aklimatizovaný. Dřevina má mírně asymetrickou korunu, jinak však netrpí žádnými defekty. Vitalita byla vyhodnocena jako mírně snížená, zdravotní stav jako dobrý. Dřevina je součástí funkčního liniového prvku zeleně, který se uplatňuje jako migrační koridor, členící daný veřejný prostor a tlumící negativní vlivy z provozu motorových vozidel, ať již se jedná o hluk, anebo o prašnost. Estetická hodnota dřeviny je mírně nadprůměrná vzhledem k popsanému velmi dobrému stavu, díky čemuž působí

na první pohled atraktivně, jako celek je rovněž celé stromořadí pro estetiku daného místa velmi významným prvkem.

Zapojený porost slivoně (myrobalánu) a javoru č. 501 je tvořen polykormony slivoní (ty v rámci porostu jednoznačně dominují) a nálety javorů (jejich množství je naopak téměř zanedbatelné) a je situován při severní straně slepého ramene ulice K Letišti. Jedná se o dřeviny spíše nižšího vzrůstu a téměř keřového habitu, keřové patro jako takové však v porostu prakticky absentuje, i proto je snadno prostupný a přehledný. Nachází se zde ložiska odpadů (tendence k vzniku černých skládek, což je v rámci letištního areálu správnímu orgánu jen stěží pochopitelné). Estetická hodnota souboru je spíše průměrná, lze usuzovat na samovolný vznik vázaný na starší dřeviny podél slepého ramene komunikace a vzhledem k výskytu odpadů porost působí poněkud neutěšeně.

Zapojený porost slivoně označený č. 502 se nachází východně od dříve popisovaného, zasaženo do něho má být toliko výsekem. Jedná se o porost liniového charakteru podél slepého ramene komunikace K Letišti. Esteticky působí spíše podprůměrně, zanedbaně. Jeho hodnotu lze spatřovat primárně v biologicko-ekologickém uplatnění.

Zapojený porost svídy krvavé, meruzalky zlaté, pámelníku Chenaultova a šeříku obecného označený č. 503, zapojený porost pámelníku bílého, kaliny obecné a svídy krvavé označený č. 504 a zapojený porost kaliny obecné, jalovce, mahónie cesmínolisté, skalníku a tavolníku označený č. 505 vyrůstají po obou stranách přímé nájezdové rampy mimoúrovňového křížení komunikací Aviatická a K Letišti. Jedná se o porosty čistě keřového charakteru, přičemž všechny jsou původně zřejmě plánovitě založené, ovšem aktuálně v různém stupni vývoje. Zejména poslední popisovaný je vizuálně dosti atraktivní. Ve všech třech skupinách byly nicméně zaznamenány nálety.

Zapojený porost jalovce, dřišťálu Thunbergova, pámelníku bílého, skalníku a tisu prostředního, označený č. 506 je okrasnou, plánovitě založenou skupinou v zelené ploše uvnitř oblouku nájezdové rampy mimoúrovňového křížení komunikací Aviatická a K Letišti. Součástí tohoto porostu jsou dílem keře, dílem stromy, jak mladší výsadby, tak dřeviny dospělé. Jedná se o ložisko počínající černé skládky. Jakkoliv je primární funkce daného souboru zeleně zřejmě okrasná, funguje mezi zpevněnými plochami komunikací jako přeletové a úkrytové stanoviště pro živočichy, zejména pro ptactvo.

Zapojený porost škumpy ocetné syn. orobincové a pámelníku bílého označený č. 508 vyrůstá v blízkosti výše zmíněné mimoúrovňové křižovatky, přičemž nelze jednoznačně definovat, zda se jedná o cíleně vysazený soubor, anebo o nálet, nicméně drobný výsek určený k odstranění má pro lokalitu zcela minimální význam.

Zapojený porost pámelníku bílého označený č. 509 je podrostem výše popisovaných dožívajících lip z původního stromořadí při ulici K Letišti, které jsou označeny č. 41-43. Jde o porost průměrné estetické hodnoty, uplatňující se primárně v rámci vizuálního členění prostoru. Lokálně byla zaznamenána proschlá místa. Kompaktnost porostu v období mimo vegetaci je velmi nízká.

Zapojený porost pámelníku bílého a ptačího zobu obecného označený č. 511 vyrůstá severovýchodně od budovy Parkingu C, a to v rozsáhlejší ploše zeleně obklopené zpevněnými plochami komunikací. Jeho součástí jsou také mladší listnaté dřeviny stromové formy růstu, z nichž celkem čtyři budou v rámci kácené dílčí části souboru rovněž odstraněny. Porost prosperuje a tvoří funkční clonu mezi jednotlivými komunikacemi a zároveň člení prostor a zlepšuje estetický dojem z řešené lokality. Ačkoliv je zřejmé, že je o soubor pečováno, byly ze strany správního orgánu zaznamenány také četné nálety.

Zapojený porost pámelníku Chenaultova označený č. 513 vyrůstá při jihovýchodní fasádě budovy Parkingu C a jedná se drobný soubor klínovitého půdorysu. Kromě pámelníku byl zaznamenán i skalník, porost je víceméně půdopokryvného charakteru a jeho význam je v rámci areálu s ohledem na velikost spíše zanedbatelný, na tvorbě prostředí se však dílčím způsobem podílí.

Zapojený porost ptačího zobu obecného, pámelníku bílého, pámelníku Chenaultova a tisu červeného označený č. 514 vyrůstá při jihovýchodní fasádě budovy Parkingu C, a to v ostrůvku zeleně obklopeném zpevněnými plochami. Jedná o soubor v dobré kondici, jehož součástí jsou i dřeviny stromového vzrůstu, konkrétně lísky turecké, aklimatizované výsadby zhruba stejného stáří, se zatím neukončenou růstovou fází. Obecně lze konstatovat, že porost zlepšuje stav lokality po stránce vizuální atraktivity.

Zapojený porost pámelníku Chenaultova, mahónie cesmínolisté, meruzalky zlaté, tavolníku japonského a tisu červeného označený č. 515 vyrůstá při jihovýchodní fasádě budovy Parkingu C. Celkově se jedná o soubor v dobré kondici, lokálně lze nalézt některé prosychající exempláře, nicméně obecně je lze hodnotit jako atraktivitu lokality zvyšující, poskytující možnosti migračního koridoru pro živočichy v rámci zpevněných ploch letištního areálu.

Zapojený porost tavolníku van Houtteova a tavolníku japonského označený č. 517 vyrůstá coby keřový podrost mladého lipového stromořadí (dřeviny označené č. 232-236 jsou v rámci tohoto prvku určeny ke kácení). Keře jsou tvarované a stromy vhodně, vizuálně atraktivně doplňují, i z hlediska funkčního, coby migrační koridor atp.

Zapojený porost skalníku, pámelníku Chenaultova, ptačího zobu obecného, tavolníku japonského a zákuly japonské označený č. 518 vyrůstá severozápadně od oploceného areálu letištní kotelny. Poměr stromů a keřů je na pohled zhruba rovnoměrný. V rámci stromů převažují konifery. Stromy, zatím bez ukončené růstové fáze, jsou doplněny kompozicí kompaktních, střihem tvarovaných keřů. Jedná se i vizuálně velmi pěkný soubor, který zatraktivňuje danou část areálu. Dřeviny mají výbornou až mírně narušenou vitalitu, jejich zdravotní stav je dobrý.

Zapojený porost tavolníku japonského označený č. 519 je liniový nízký, na jednu výšky střižený porost v úzkém zeleném pásu mezi parkovacími stáními venkovního parkoviště mezi Parkingem C a Europort Parkingem. Jde o porost prosperující, přičemž jeho funkcí je primárně členění prostoru. Jedná se porost pohledově průměrně atraktivní. Ze stejné nezpevněné plochy vyrůstají také mladé okrasné třešně.

Zapojený porost tavolníku japonského, meruzalky zlaté a pustorylu označený č. 520 vyrůstá v blízkosti předchozího popisovaného porostu a zároveň je keřovým podrostem shora popisované solitérní dřeviny (jerlínu) označené č. 108. Je viditelně tvarován řezem, nicméně nikoliv na jednotnou výšku. Jedná se porost pohledově průměrně atraktivní, který je součástí plánovité kompozice.

Zapojený porost ptačího zobu obecného, šeříku obecného, tavolníku van Houtteova a vrby označený č. 521 vyrůstá v centrální části řešeného území v úzkém pruhu zeleně, který má pro lokalitu zcela minimální význam. Zásadním způsobem se nepodílí ani na zvyšování estetična daného areálu.

Zapojený porost tavolníku japonského, jalovce chvojky, pámelníku bílého, svídy a tavolníku van Houtteova označený č. 522, zapojený porost pámelníku bílého, ruje vlasaté, tavolníku van Houtteova, dřišťálu Thunbergova a tavolníku japonského označený č. 523 a zapojený porost tavolníku van Houtteova, meruzalky alpské, meruzalky zlaté a weigélie označený č. 525 jsou porosty při jihovýchodní fasádě objektu Europort Parkingu. Jedná se o tři oddělené skupiny s obdobnou druhovou skladbou. Každá ze skupin je nicméně kompaktní. První dvě jsou

doplněny mladými výsadbami lip, třetí pak javory. Jedná se primárně o středně vzrůstné keře. Celkově se jedná o soubory v dobré kondici, lokálně lze nalézt některé prosychající exempláře, nicméně obecně je lze hodnotit jako atraktivitu lokality zvyšující, poskytující možnosti migračního koridoru pro živočichy.

Zapojený porost borovice černé, svídy a tavolníku japonského označeného č. 527, zapojený porost svídy krvavé označený č. 557 a zapojený porost jalovce a tavolníku japonského označený č. 562 jsou drobné soubory vysazená v rámci převážně zpevněných ploch centrální části řešeného území, jejichž odstranění má pro lokalitu zcela minimální význam, ačkoliv jsou součástí celkové kompozice, zejména vezmeme-li v potaz, že ta samotná bude realizací železniční stanice zcela narušena.

Zapojený porost skalníku, meruzalky alpské a pámelníku Chenaultova označený č. 528 je skupinou nacházející se uprostřed ostrůvku křižovatky (komunikace Aviatická v místě severního rohu budovy Parkingu A). V rámci porostu jsou dva habry s obvody kmenů menšími než 80 cm ve výčetní výšce, které je však nutno chápat jako součást tohoto porostu. Jedná se o porost založený zhruba před 15-20 lety, doposavad perspektivní a uplatňující se při členění prostoru.

Zapojený porost skalníku, mochnovce křovitého a svídy označený č. 529 se nachází ve stejné ploše jako výše popisovaný topol označený č. 133. Jedná se opět o komponovanou keřovou výsadbu, která prosperuje a esteticky se uplatňuje na v rámci areálu. Je zřejmé, že se jedná o porost udržovaný.

Zapojený porost svídy krvavé, kaliny obecné, ruje vlasaté, svídy a tavolníku japonského označený č. 530 je komponovaným porostem nižších a půdopokryvných keřů. Kromě shora uvedených byly zaznamenány i nálety hlohu jednosemenného. Jedná se o prosperující, stříhaný soubor dřevin primárně okrasného charakteru, který se uplatňuje v rámci prostoru v předpolí budovy Terminálu 2. Odstraňována bude pouze jeho dílčí část (východní okraj).

Zapojené porosty slivoní (myrobalánů) č. 533-540 a 542-544, popisované coby zapojené porosty, vyrůstají při jižní straně slepého ramene ulice K Letišti, přičemž je veskrze diskutabilní, zda je považovat spíše za zapojené porosty keřů, anebo za statné vícekmeny se spíše málo kompaktním podrostem nižších keřů, náletů a výmladků, ostatně v obou případech by pro kácení bylo třeba povolení ze strany orgánu ochrany přírody, pročež správní orgán i kvůli přehlednosti ctí typové zařazení uvedené v předložené projektové dokumentaci. Je třeba uvést, že některé z dílčích zapojených porostů jsou vzájemně propojeny zejména v oblasti korun vzrostlých myrobalánů, konkrétně porost označený č. 533 s porostem označeným č. 534, dále porost označený č. 535 s porostem označeným č. 536, rovněž porosty označené č. 537 až 540, a porosty označené č. 542, 543 a 544, jejichž součástí jsou pak samostatně povolované stromy označené č. 12, 13 a 148. Právě vzrostlejší exempláře v rámci jednotlivých skupin porostů jsou široce klenuté, v oblastech bází jsou u většiny exemplářů rány po řezech jednotlivých kmínků a větví. Estetická hodnota daných porostů je na pomezí mezi zřejmě samovolně vzniklým porostem označeným č. 501 a samostatně popisovanými dřevinami označenými č. 12 a 148, správní orgán se tak přiklání spíše k průměrnému hodnocení, nicméně nadto v době květu, jakkoliv je to období krátké, působí impozantně v kontrastu s přilehlou komunikací. I zde je pak třeba vyzdvihnout fungování coby migračního koridoru pro živočichy.

Zapojený porost jalovce a tavolníku japonského označený č. 563 je cíleně vysazeným, uniformním a na jednu výšku střiženým souborem dřevin při severozápadní fasádě budovy Parkingu A. Porost prosperuje a funkčně je zřejmě primárně míněn coby okrasný prvek veřejného prostoru.

Zapojený porost pámelníku Chenaultova, meruzalky zlaté a tavolníku japonského označený č. 564 je opět cíleně vysazeným udržovaným porostem, kterému se na jeho stanovišti veskrze daří a jehož cílem je členit prostor a vnášet estetično do souboru zpevněných ploch fungujících jako parkoviště v předprostoru budovy Terminálu 2.

Zapojený porost zimostrázu vždyzeleného, pámelníku Chenaultova a tavolníku označený č. 565 je drobnou skupinou tvořenou primárně zimostrázem stříhaným na jednotnou výšku při objektu Europort Parkingu. Porost prosperuje a funkčně je zřejmě primárně míněn coby okrasný prvek veřejného prostoru.

Funkční hodnota řešených dřevin byla částečně shrnuta u popisu jednotlivých exemplářů a porostů, nicméně správní orgán se danou věcí zabýval podrobněji a dodává, že dřeviny plní v dané lokalitě funkce těmto organismům obecně připisované, tedy v pozitivním ovlivňování mikroklimatu dané lokality, v příznivém vlivu zeleně na lidskou psychiku (zde zejména zlepšování prostředí pro množství osob v rámci letištního areálu zaměstnaných), dále v zachycování prašného spadu souvisejícího s dopravou, což je o to důležitější v kontextu způsobu využití dané lokality a ve velmi vysoké intenzitě provozu jak veřejné hromadné dopravy, tak individuální motorové dopravy na areál navazujících a jemu přiléhajících komunikací, a dále v poskytování habitatu rozličným druhům organismů (od lišejníků, přes ptactvo až po malé savce), zejména dřeviny doprovázející zdejší komunikace jsou zde, na lidmi a dopravou velmi frekventovaném místě, důležitým migračním koridorem, popřípadě přeletovým stanovištěm pro živočichy, zejména pro obratlovce. Výsadby se zde podílejí na vizuálním členění prostoru, zdůrazňují linie a trasy, pročež usnadňují návštěvníkům orientaci (stromořadí jsou přirozeným zdůrazněním důležitosti některých cest). Zeleň zde také funguje jako vizuální bariéra, dodávají pro pobytovou pohodu pro uživatele kancelářských budov (cloní ruch z provozu veřejných ploch letiště a mohou tím pádem mít druhotný vliv i na pracovní výkonnost osob atp.).

Správní orgán se důkladně zabýval důvody kolize jednotlivých dřevin. Projektantem deklarované důvody ke kácení jsou následující:

V případě dřevin označených č. 12, 13 a 148 dochází ke kolizi se stavebním objektem SO 14-52-23 Přeložka VTL plynovodů PPD, týž konflikt platí pro zapojené porosty označené č. 502, 533-540 a 542-544. V případě dřevin označených č. 24-30 je kolizním stavebním objektem SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (P). Dřevina označená č. 31 a dále dřeviny označené č. 65, 66, 76, 77, 97, 104 a 105 jsou v konfliktu s pažením stavební jámy pro objekt SO 14-25-01 Tunel km 16,211-16,729 (Aviatická), přičemž konkrétně u dřeviny č. 104 je konflikt ještě s objektem SO 14-50-26 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN300, km 16,605. U dřevin označených č. 38, 39, 41-43, 52-60, 62-64 a 70-72 spočívá kolize ve stavebním objektu SO 14-25-01 Tunel km 16,211-16,729 (Aviatická). Dřevina č. 68 a zapojené porosty označené č. 503, 505, 506, 508-511, 513-515, 518 a 557 je v kolizi se stavební jámou téhož objektu. Dále pak dřeviny označené č. 108-110, 112 a 139-141 je nutno odstranit kvůli objektu SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice. V případě dřeviny označené č. 127 je konfliktů vícero, v prvé řadě dojde k zásahu do kořenového systému svahováním pro SO 15-30-06 Úprava komunikace Schengenská, zadruhé je zde kolize s objektem SO 15-50-22 Úprava dešť. kanalizace DN300, km 16,980. U dřevin označených č. 133 a 134 bude zasažen kořenový systém v souvislosti s realizací objektu SO 15-30-03 Úprava komunikací u Parkingu A. V souvislosti s realizací tohoto stavebního objektu je navíc počítáno s odstraněním zapojených porostů označených č. 529 a 530. S tímto objektem je v přímé kolizi dřevina označená č. 137, přičemž v jejím případě bude rovněž zasažen kořenový systém dalším objektem, konkrétně SO 15-30-08 Provizorní komunikace. U dřeviny označené č. 145 představuje konflikt objekt SO 15-53-22 Přeložka

horkovodu 300/300 km 16,734. U zapojeného porostu označeného č. 504 představuje konflikt staveništní komunikace v rámci zařízení staveniště. U zapojeného porostu označeného č. 501 a 502 spočívá konflikt v pažení stavební jámy pro realizaci objektu SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (L). V případě zapojených porostů označených č. 508 a 509 se ke shora popsané kolizi kumuluje ještě konflikt s SO 14-30-08 Praha Dlouhá Míle - Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště, u druhého jmenovaného pak ještě také objekt SO 14-61-01 Únikový objekt v km 16,410. Kumulace důvodů ke kácení se týká také výše zmíněného porostu označeného č. 515, v jehož případě dojde také ke kolizi s pažením stavební jámy SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice. S pažením stavební jámy tohoto objektu je pak v kolizi také zapojené porosty označené č. 517 a 519, a dále s jeho samotnou stavební jámou pak zapojené porosty označené č. 520-523, 525, 527, 528, 563 a 564. Zapojené porosty označené č. 517 a 519 jsou vyjma výše uvedeného v konfliktu navíc ještě s SO 15-30-02 Parkoviště u hotelu Marriott. Zapojený porost označený č. 562 je v kolizi s SO 15-30-04 Úprava parkoviště pře T2. A konečně u zapojeného porostu označeného č. 565 je kácení navrženo v souvislosti s realizací SO 15-50-03 Kanalizační dešťová přípojka stanice, km 16,791.

K výše citovaným stavebním objektům, které jsou se dřevinami v kolizi, se uvádí následující údaje vyplývající z předložené projektové dokumentace:

Z předložené projektové dokumentace vyplývá, že SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (L) je zeď situovaná vlevo v zářezu podél přístupové komunikace k tunelu a nástupní plochy jednotek IZS. Je navržena jako gravitační a je tvořena železobetonovou konstrukcí. Má po délce proměnnou výšku, je několikrát zalomena (okolo nástupní plochy) a její celková délka činí 136 m, přičemž navazuje a je ukončena hloubeným tunelem. A dále, že SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (P) je zeď situovaná vpravo v zářezu v blízkosti komunikace Aviatická. Je navržena jako gravitační a je tvořena železobetonovou konstrukcí. Má po délce proměnnou výšku a její celková délka je 111 m. Ukončena bude na portálové stěně hloubeného tunelu. Zárubní zdi jsou navrženy za účelem omezení rozsahu zemního tělesa dráhy a záborů a také s ohledem na stávající i navrhované objekty, přilehlé souběžně vedoucí inženýrské sítě i s ohledem na budoucí rozvoj letiště, dále za účelem tvarování zemního tělesa dráhy v návaznosti na příjezdové komunikace apod., a dílem též za účelem usnadnění využití přilehlých pozemků. To vše spolu s navrženou trasou dráhy, která je nadto vymezena i Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen „ÚPn“), je pro podobu dílčích stavebních objektů i stavebního záměru jako celku, rozhodující a do značné míry limituje možné úpravy projektu. Dřeviny, které jsou v kolizi s tímto stavebním objektem jsou v kolizi přímé, přičemž v případě některých je přímost kolize hraniční (vztaženo k zaměření dřevin), nicméně uvažujeme-li v případě javorů ve stromořadí, jejichž poloměry korun se pohybují mezi 3 a 4 m, kořenovou zónu za plochu půdy pod korunou stromu rozšířenou do stran o 1,5 m, pak nutně musí dojít k fatálnímu zásahu do kořenového systému, stejně tak přímý vliv takto náročné stavby, by měl při tak extrémní blízkosti zničující vliv na strom (stres, změna stanovištních poměrů, nemožnost efektivní ochrany jak podzemních, tak nadzemních částí), neboť je nutno vzít v potaz i výše popsané způsoby založení konstrukcí a pažení stavebních jam pro jejich realizaci.

SO 14-25-01 Tunel km 16,211-16,729 (Aviatická) je dvoukolejným železničním tunelem, který bude prováděn v otevřené stavební jámě pažené ve vrstvách pokryvných útvarů pomocí kotvených pažících (převážně záporových) stěn odsazených od budoucí konstrukce tunelů v kombinaci s kotvenými svahy. Vnitřní rozměry tunelu jsou navrženy v souladu s ČSN 73 7508 - Železniční tunely. Vzdálenost osy koleje od vnějších stěn je v přímé 3,20 m (ve směrovém oblouku na vnitřní straně 3,35 m), čímž je zabezpečena úniková cesta po obou

stranách tunelu. Niveleta hloubeného tunelu se v daném úseku pohybuje v hloubce 9,30 až 13,80 m pod terénem, což vychází především z nutné hloubky podchodu křížených komunikací. Kolize dřevin je v případě tohoto objektu rovněž povětšinou přímá. Jak již bylo zmíněno výše, stavební objekt bude realizován v paženém výkopu, jehož šíře je z logiky věci po obou stranách významně větší než šíře samotné konstrukce, nadto je nezbytné pro zajištění stability využít kotvených záporových stěn (výkresy příčných řezů, které jsou součástí předložené projektové dokumentace, zobrazují příčné a výškové uspořádání v rámci stavební jámy, velikost kotev atp.). Tedy i v případě dřevin, kde je jednoznačné, že dojde k fatálnímu zásahu do kořenového systému a kde na rozdíl od výkopů pro ukládání sítí apod., nelze stavební činnost ve výkopu zachování kořenů efektivně přizpůsobit, nadto stejně tak jako v případě popisovaném výše přímý vliv takto náročné stavby bude mít při tak extrémní blízkosti fatální vliv na řešené dřeviny, navíc je třeba vzít v potaz v případě kolizních dřevin, které se nacházejí v blízkosti letištního vodojemu, se jedná o dřeviny v celkově horší kondici.

SO 14-30-08 Praha Dlouhá-Míle - Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště je dokumentací k napojení ulice Aviatická. Délka řešeného úseku činí 119 m. Šířka provizorní komunikace je pak navržena 5,5 m. Komunikace je vedena v násypu. Ačkoliv je komunikace řešena v projektové dokumentaci jako provizorní a tímto způsobem bude i povolována, v kolizním úseku východně od letištního vodojemu (tedy v ploše ohraničené jeho areálem a ulicemi Aviatická, Jana Kašpara a K Letišti), kde je v konfliktu s dílčími plochami stávajících zapojených porostů (označených č. 508 a 509) a se dvěma mladými dřevinami, z nichž jedna je novou náhradní výsadbou, se, jak vyplynulo z prodiskutování dané problematiky s hlavním projektantem stavby [redacted] předpokládá její zachování, neboť ji bude možné využít v rámci dalších záměrů tohoto rozvojového území. I z tohoto důvodu s kácením dílčích částí zapojených porostů lze dle správního orgánu souhlasit.

SO 14-50-26 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN300, km 16,605 je vyvolána tím, že stávající splašková kanalizace DN 300 je v kolizi se stavební jámou pro tunel železniční trati. Vzhledem k tomu, že se v souvislosti kolize tohoto objektu se dřevinou jedná o konflikt přičítající se k jinému, přímému konfliktu s jiným stavebním objektem, správní orgán se možnosti úpravy tohoto objektu v duchu zachování kolidující dřeviny nezabýval.

Z předložené projektové dokumentace a posouzení stavebního objektu SO 14-52-23 Přeložka VTL plynovodů PPD vyplývá, že přeložku stávajícího plynovodu vyvolává umístění shora řešené zárubní zdi, potažmo samotná trasa železniční trati, s níž potřeba výstavby zárubní zdi souvisí. Při hledání vhodné trasy pro umístění přeložky musela být vzata v potaz řada skutečností, nejzásadnějším limitem je však množství sítí v daném místě (při severní straně slepého ramene komunikace K Letišti se dnes nachází podzemní vedení vysokého napětí, rovněž jižně se nacházejí další trasy jako je vedení silnoproudé a slaboproudé umístěné v zemi), přičemž tyto sítě mají svá normovaná ochranná pásma stanovující, jak mohou být vzájemně uspořádány; dále technická kritéria a požadavky na samotné vedení vysokotlakého plynovodu, který má vlastní ochranné pásmo (je potřeba zajistit alespoň dvoumetrovou vzdálenost od líce chráničky); a konečně je také velmi limitující skutečnost, že VTL plynovod je zakreslen v ÚPn a jeho skutečná poloha musí být do 20 m od tohoto vymezení. Právě s ohledem na tyto limity byla jako jediná možná trasa stanovena ta, která je v kolizi s dřevinami uvedenými výše. Kořenové systémy dřevin, které vyrůstají převážně při jižní straně slepého ramene ulice K Letišti, jsou v přímé kolizi s navrhovanou přeložkou, jejíž pomyslná osa zasahuje do jejich kořenové zóny a při šířce výkopu 1,0 m a hloubce 1,5 m se bude jednat o zásah, který stárnoucí slivoně nemohou přestát.

SO 14-61-01 Únikový objekt v km 16,410 je umístěn vedle hloubeného tunelu v km 16,410 u pravé koleje. Prováděn bude z otevřené stavební jámy. Jedná se o samostatný železobetonový

objekt, který je propojen s tunelem v úrovni únikové cesty v tunelu podzemní chodbou, která je půdorysně natočená tak, aby na terénu vyústila na chodník v ulici K Letišti. Povrchový objekt bude zaříznut do svahu u silnice tak, aby byl minimalizován jeho objem vůči okolí, čemuž napomůže i zelená střecha objektu. Jedná se o nezbytné bezpečnostní opatření v rámci tunelové stavby, které umožní chráněnou únikovou cestu v případě rizikové události. Pozice objektu je dána jak finální podobou trasy, tak stávajícím uspořádáním letištního areálu a možností propojení s vnějším prostorem. Kolize dřevin je v případě tohoto objektu přímá.

SO 15-30-02 Parkoviště u hotelu Marriott řeší nová parkovací stání u hotelu Marriott jako náhradu za zrušená stání v místě nového severního výstupu ze stanice. Parkoviště je navrženo o celkovém počtu 26 stání. Směrové a výškové řešení respektuje stávající obvodovou komunikaci podél hotelu. Součástí objektu je také návrh zpevněné plochy v okolí zmíněného severního výstupu. Daný stavební objekt souvisí s celkovým novým pojetím daného prostoru letištního areálu, do jehož budoucí polohy musí tak zásadní stavba, jakou je železnice, potažmo nová železniční stanice pro veřejnou hromadnou dopravu osob, zásadním způsobem zasáhnout. Areál letiště ve své centrální části dojde velmi zásadní tranzicí, které je součástí právě i reorganizace plochy vymezené coby parkoviště pro jmenované ubytovací zařízení. V kolizi s ním jsou zapojené porosty keřů a dřeviny, které jsou součástí komponovaných vegetačních úprav stávající podoby letiště. Pomineme-li tedy přímou kolizi se stavebními objekty, novými zpevněnými plochami, pak ani zachování starého uspořádání primárně okrasné zeleně nemá v rámci nové podoby smysluplné uplatnění.

SO 15-30-03 Úprava komunikací u Parkingu A řeší návrh úpravy komunikací a zpevněných ploch v okolí budovy Parkingu A, v rámci čehož dojde ke změně dopravního režimu na vjezdu a výjezdu z parkovacího domu. V souvislosti s touto změnou bude zřízen sjezd z ulice Schengenská směrem k vjezdu do parkingu. Navržena je nová komunikace, která propojí výjezd z parkingu s ulicí Schengenskou. Součástí také částečná obnova a úprava odstavných stání pro autobusy před budovou Terminálu 2. A dále SO 15-30-04 Úprava parkoviště pře T2 řeší úpravu parkoviště před budovou Terminálu 2 po zřízení hloubené stanice. Jedná se o redukci parkovacích stání z důvodu vzniku pěší zóny v přednádražním prostoru. Jak již bylo uvedeno výše, daný stavební záměr si vynutí reorganizaci stávajících ploch, a to jak zpevněných, tak nezpevněných (zeleně), v předpolí budovy Terminálu 2, mezi stávajícími budovami krytých parkovišť, jakož i v místě dnešních venkovních parkovišť a komunikací, do nichž zasáhne jak umístění samotné železniční stanice, tak stavební činnost s ní související a související také s přivedením železniční dopravy do tohoto místa. Návrh těchto objektů se zcela zjevně snaží pracovat se stávajícími dřevinami tam, kde je to logické a kde je zřejmé, že lze dřeviny při stavební činnosti na řešené, technicky i technologicky komplikované stavbě zachránit. Kolize dřevin jsou v souvislosti s těmito objekty jak přímé, tak nepřímé (například topol označený č. 134, v jehož případě je však navrženo kácení, a to poté, co byly vzaty v potaz stávající podmínky stanoviště dřeviny jako je růst na hraně stávají rozměrově skromné zelené plochy půlměsícového tvaru, již nyní zřetelný konflikt se stávajícími - odstraňovanými - zpevněnými plochami, ale i předpokládaný objem kořenového systému versus potřeba založení nových zpevněných ploch, z čehož neoddiskutovatelně vyplývá, že neexistují žádné technologické postupy, jimiž by bylo možné dřevinu při navržené podobě záměru zachránit).

SO 15-30-06 Úprava komunikace Schengenská spočívá ve změně šířkového uspořádání komunikace ve spojitosti se změnou dopravního režimu v ulici Aviatická. Doprava z Aviatické ulice bude nově vedena ulicí Schengenskou. Z tohoto důvodu je komunikace v úseku mezi Parkingem A a Aviatickou ulicí nově navržena se třemi jízdními pruhy. V souvislosti s úpravou komunikace jsou řešeny také nové vjezdy do stávajících objektů. Nově navržené uspořádání komunikace, jejíž úprava úzce souvisí i s problematikou popsanou výše, si vyžádá lokálně

svahování, s nímž je v konfliktu jedna ze shora povolovaných dřevin. Kolize zde není sice v případě dřeviny ve stromořadí (krajní javor označený č. 127) na první pohled přímá, ale při poloměru koruny řešené dřeviny 3,5 m a uvažovaném poloměru kořenové zóny 4,0-4,5 m je zřejmé, že při budování nové zpevněné plochy komunikace ze dvou stran (včetně bourání stávajících povrchů) a ze třetí strany zmíněné řešení terénu v daném místě v podobě svahování se jeví možnost úspěšného zachování stromu jako velmi nepravděpodobná. Daný strom je navíc ještě v kolizi s objektem SO 15-50-22 Úprava dešťové kanalizace DN300, km 16,980 souvisí s tím, že stávající dešťová kanalizace DN 300 je v kolizi s konstrukcí podzemní stanice. Potrubí v kolizi bude v rámci zemních prací odstraněno ze země. Přeložka samotná je pak navržena jižním směrem od stanice v komunikacích podél parkovacího domu Parking A. Trasa pokračuje komunikací v ulici Schengenská, kde kopíruje stávající trasu dešťové kanalizace, potrubí však bude uloženo ve větší hloubce. Téma potřeby dešťové kanalizace v rámci letištního areálu je pak podrobněji popsáno níže v textu věnovaném objektu SO 15-50-03.

SO 15-30-08 Provizorní komunikace není v písemné části projektové dokumentace prakticky řešena, graficky je schematicky naznačena ve výkresu koordinační situace, kde je situována při západním rohu budovy Parkingu C a dále pak v rámci plochy dnešního parkoviště východně před budovou Terminálu 2, nicméně vzhledem k tomu, že v případě tohoto stavebního objektu je vždy kolize se dřevinami toliko dílčí, tedy že jsou v kolizi s ještě dalším navrhovaným (trvalým objektem), správní orgán podrobnější údaje k tomuto objektu nepovažoval za důležité.

SO 15-50-03 Kanalizační dešťová přípojka stanice, km 16,791 je kanalizační přípojka splaškové kanalizace pro nově budovanou stanici Letiště Václava Havla. K možnosti vyhnutí se kolizi v případě tohoto stavebního objektu v centrální části řešeného území lze konstatovat prakticky totéž, co u objektu SO 15-30-02, který se nachází v témže místě. Ve zkratce je prostor limitován primárně stávajícími objekty (jak budovy, tak stávající zemní sítě), které takřka neumožňují reorganizaci, neboť „manévrovací“ prostor je zde dramaticky omezen. Objekt je naprosto nezbytný pro fungování nové železniční stanice, neb bude řešit převedení dešťových vod do stávající letištní kanalizační sítě (svedení do kanalizace je v dané lokalitě s přihlédnutím k jejímu charakteru a množství zpevněných ploch jediným efektivním řešením).

V případě jedné dřeviny dojde konflikt s SO 15-53-22 Přeložka horkovodu 300/300 km 16,734, který souvisí s tím, že stávající horkovod je v kolizi se VZT kanálem stanice. Trasa přeložky obchází VZT objekt a kanál a zakončena je v objektu vedle Parkingu A. Konflikt je v daném případě opět vztažený k předpokládanému objemu kořenového sytému ve vztahu k blízkosti překládané trasy, které bude probíhat v otevřeném výkopu a jejíž pozice je definována napojovacími body na stávající síť, které je nutné respektovat.

SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice bude realizována v pažené stavební jámě, přičemž základní systém pažení bude ve většinovém rozsahu jámy takový, že v horní části bude nasazená záporová stěna, kotvená ve dvou úrovních, ve spodní části pak je navržen kotvený skalní svah zajištěný betonem a kotvami. Pouze v úsecích, kde se stavební jáma přiblíží ke stávajícím objektům, je z důvodů nedostatečného prostoru a značného zatížení od sousedních objektů navrženo pažení kotvenou pilotovou stěnou, buď nasazenou s kotveným skalním svahem ve spodní části (u objektu Parkingu C a v čele stanice u stávající sjízdné rampy) nebo s pilotami zapuštěnými až pod dno těsné stavební jámy (u objektu Parkingu A). Nutnost vrtání do velmi tvrdých materiálů definuje parametry profilu pilotů pro pilotové stěny, který je v daném případě navržen 1.200 mm. Další specifické technologické provedení pažení stavební jámy si vyžádá souběh s konstrukcí kolektoru - teplovodního kanálu - v úseku km 16,605-16,715. K samotnému konstrukčnímu řešení stanice je pak v projektové dokumentaci uvedeno, že je řešena jako monolitická železobetonová a o dvou podlažních. Nástupiště bude jednolodní. Vestibuly jsou řešeny jako samostatné stavební objekty. Kolize

dřevin v případě stanice je prakticky ve všech případech přímá a možnost vyhnutí při umístění stanice do hustě zastavěné části letištního areálu zcela mizivá, a i případné posuny by vždy byly na úkor kácení jiných dřevin, neboť veřejné prostory letiště jsou hojně osázeny zelení. Tato zeleň je nezbytnou součástí otevřeného prostoru, který má mimo jiné sloužit reprezentačně, neboť jde v mnoha případech o jedno z prvních míst, která v České republice vidí zahraniční hosté.

Na žádost správního orgánu byl výkres se zakreslením řešených dřevin v místě stavby, a to jak určených ke kácení, tak zachovávaných, řešen jako soutisk s koordinační situací (modře vyznačeny řešené stavební objekty), dále detail situace objektu SO 14-52-23 Přeložka VTL plynovodů PPD, základní součástí projektové dokumentace pak byly rovněž výkresy řezů pro objekty SO 14-25-01 Tunel km 16,211-16,729 (Aviatická) a SO 15-61-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice, z nichž správní orgán při posuzování důvodnosti kácení vycházel.

Ve vztahu k porovnání veřejného zájmu na realizaci dané stavby s veřejným zájmem na zachování dřevin správní orgán konstatuje, že propojení centra metropole, popřípadě i dalších oblastí republiky železniční dopravou, a největšího českého mezinárodního letiště nelze chápat jinak než jako přínos pro obyvatele hlavního města samého a společnost obecně. Podporu veřejné (hromadné) kolejové dopravy, coby alternativy k nežádoucí individuální automobilové dopravě správní orgán vnímá jako pozitivní v mnoha ohledech, především pak ve vztahu k ochraně ovzduší, neboť právě na jeho kvalitě se v nezanedbatelné míře negativně projevuje automobilová doprava a je nutno dodat, že hlavní město Praha patří dlouhodobě k oblastem se zhoršenou kvalitou ovzduší. Nabídka spolehlivého dopravního spojení s vyšší kapacitou jak pro zahraniční hosty přilétající do České republiky, tak pro zaměstnance letiště, které skýtá pracovní příležitosti pro celou pražské metropolitní oblasti, je nepochybně nejenom cestou ke zvýšení komfortu cestujících, ale i obyvatel nejbližších obcí a městských částí, protože ji lze chápat jako cestu ke směřující právě ke zlepšení stavu ovzduší. Vnesení nového druhu dopravy do areálu letiště zcela nepochybně nabídne také možnost vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb, které mohou být v kontextu mezinárodní dopravy, jíž je Ruzyňské letiště uzlem až na celorepublikové úrovni. Logisticky snazší hromadná doprava mezi letištěm a odlehlejšími místy v republice je nepochybně žádoucí a ve veřejném zájmu - dnes se musí turisté dopravit na nádraží v centru Prahy dopravit kombinací jednoho až dvou dopravních prostředků (autobus, popřípadě kombinace autobus a metro), přičemž zejména autobusová doprava trpí zpožděními v časech dopravní špičky. Ostatně nejvýznamnější evropská a světová letiště jsou s centry svých metropolí spojena kapacitní železniční dopravou a je bezesporu žádoucí, abychom jako moderní evropský stát tohoto standardu rovněž dosáhli. A také předpokládaný rozvoj území včetně očekávaného rozvoje letiště je zlepšením dopravní situace v dané oblasti podmíněn.

Hlavní přínosy stavby tedy budou výrazné zlepšení přestupních vazeb na ostatní druhy hromadné dopravy, zlepšení podmínek a bezpečnosti při nástupu cestujících do prostředku hromadné dopravy i zjednodušení systému přepravy (aktuální uspořádání autobusových zastávek lze vnímat z pohledu cizojazyčných osob jako hůře přehledné, ve stresových situacích téměř chaotické a s četnými bezpečnostními riziky jako je např. zvýšené riziko střetu vozidel s pěšími), dále zlepšení prostupnosti území a vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb a podpora urbanistického rozvoje, dále zvýšení kapacity ekologičtějšího způsobu dopravního spojení a zároveň snížení intenzity automobilového i autobusového provozu na silnicích navazujících na letiště.

Posuzovaný záměr je tedy nezbytný pro funkční rozvoj metropole i jí přilehlých oblastí a je navržen tak, aby umožnil bezpečný provoz na novém úseku železniční trati. Návrh respektuje

právní předpisy a normy v dané oblasti a zároveň reflektuje vývoj technologií apod. Jedná se bezesporu o jednu z nejvýznamnějších (a dlouhodobě očekávaných) staveb v rámci nejenom pražské, ale i celostátní hromadné dopravy. Je nutno konstatovat, že konečná podoba trasy respektuje platný ÚPn. Orgán ochrany přírody v těchto souvislostech nahlíží na předmětný stavební záměr jako na potřebný a přínosný nejenom pro investora, ale pro širokou veřejnost obecně, a to i za cenu dočasného úbytku zeleně, který je předpokládáno nahradit náhradní výsadbou, jíž je souhlas shora podmíněn. Vzhledem k složitosti záměru a umístění stavby v rámci stávající zástavby, je možnost jiného řešení prakticky neproveditelná. Jednotlivé stavební objekty jsou spolu natolik vzájemně provázány, že i malá úprava by vyvolala řadu změn a mohla by celý projekt narušit.

Správní orgán na základě výše rozepsaných vlastních úvah dospěl k závěru, že zájem na realizaci stavby lze nadřadit zájmu na zachování předmětných dřevin, a to i v případě těch, které byly popsány jako velmi hodnotné a perspektivní, jichž naštěstí není ve výše uvedeném výčtu většina, což platí i z toho důvodu, že valná většina dřevin je spíše mladší (správní orgán odhaduje kolem 30 let, neboť se jedná o výsadby spojené s podobou letiště realizovanou v 90. letech minulého století). Navržený projekt kompenzačního opatření za kácení (i ve změněné podobě, která je předmětem nově podané žádosti) vychází z předběžně projednávaných požadavků správního orgánu. Rámcově bylo požadováno, aby navržený projekt obsahoval výsadbu složenou jak ze stromů, tak z keřů. Požadavky správního orgánu byly předloženým projektem splněny, i když v předkládané podobě projektové dokumentace neexistuje přesný osazovací plán ani popis poměru jednotlivých druhů v rámci navrženého schéma sadových úprav. Jednou z podmínek výše uvedených je dodání právě takového přesného projektu v rámci dalšího stupně projektové dokumentace. Dle názoru správního orgánu návrh, resp. jeho podrobnější část, reflektuje vývoj klimatických podmínek v rámci metropole se všemi jejich riziky a nepříznivostmi. V případě části umisťované na území ve správním obvodu Městské části Praha 7 bude podrobněji rozpracován až v dalším stupni projektové dokumentace, neboť přesná podoba území zatím ještě není definitivní. Správní orgán zpravidla požaduje po projektantech, potažmo po investorovi, konečnou podobu sadových úprav již v rámci dokumentace pro územní řízení, nicméně zde svolil k určitému kompromisu, neboť plochy v rámci letištního areálu lze využít jen s nejvyšší možnou opatrností v souvislosti s tím, že se zde předpokládají další významné stavební záměry, a výsadby tedy musí být umístěny tak, aby v budoucnu nevznikl další stavební konflikt, který by neumožnil, aby nahradili kácením vzniklou ekologickou újmu. Náhradní výsadby utvoří tedy určité oddělené enklávy nové zeleně, které budou vždy souviset s celou řešenou trasou železnice na území Městské části Prahy 6, a po změně i na území Městské části Praha 7, která je rovněž daným stavebním záměrem jako celkem (nikoliv právě tímto úsekem) dotčena, a lze zde tedy spatřovat logickou provázanost. Náhradní výsadby byly uloženy v pěti lokalitách, dílem přímo v místě vznikající železniční stanice, dílem podél trasy navazujícího úseku mezi letištním areálem a ruzyňským nádražím, kde nejenom je doplní nově vzniklé náspy a zářezy, ale i zkultivuje místa předpokládaných záborů stavby, a dílem také na pro výsadby vyhrazených pozemcích Městské části Praha 6, kde dá vzniknout nové podobě veřejného prostranství v místě zeleně, které zatím bohatší výsadbu dřevin postrádá, anebo doplní stávající zeleň, a konečně také dílem v rozvojovém území v oblasti Holešovic na území Městské části Praha 7, které je ve vlastnictví investora předkládaného (měněného záměru).

Podle § 9 odst. 1 věty první ZOPK lze v rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Současně lze podle věty druhé citovaného ustanovení uložit následnou péči o dřeviny po nezbytně nutnou dobu, nejvýše však na dobu pěti let. Na základě uvedeného ustanovení

stanovil orgán ochrany přírody pod písmenem c) tohoto souhlasu podmínku kompenzace vzniklé ekologické újmy uložením náhradní výsadby. Lhůtu k provedení výsadby považuje orgán ochrany přírody za reálnou a přiměřenou ve vztahu k potřebě zajištění přípravy realizace výsadby. Taktéž předpokládané náklady pro realizaci kompenzačního opatření jsou přiměřené. Pro zajištění řádných podmínek pro růst nově vysazených dřevin požaduje správní orgán provedení náhradní výsadby v souladu s výše uvedenými technickými normami ČSN. Dále orgán ochrany přírody požaduje uložení následné péče o dřeviny po dobu pěti let. Horní hranici délky této péče zvolil orgán ochrany přírody z toho důvodu, aby byl zabezpečen zdárný růst a vývoj předmětných dřevin.

Na posuzovaný stavební záměr investora orgán ochrany přírody a krajiny nahlíží jako na závažný důvod ke kácení ve smyslu § 8 odst. 1 ZOPK. Správní orgán pečlivě zvážil, jak je ostatně výše podrobně rozebráno, estetický a funkční význam dřevin na straně jedné a závažnost důvodů pro její pokácení na straně druhé. Posuzovaný stavební záměr investora je bezpochyby závažným důvodem ke kácení podle § 8 odst. 1 ZOPK. V daném případě není možno, s ohledem na umístění kácených dřevin, ale ani vzhledem ke stávajícím poměrům v dotčené části území, přizpůsobit záměr tak, aby ke kácení nemuselo dojít. Na základě toho vydal orgán ochrany přírody a krajiny souhlasné závazné stanovisko s kácením z důvodů stavebních.

Protože důvodem kácení je kolize se stavebním záměrem, stanovil orgán ochrany přírody pod písmenem a) tohoto souhlasu podmínku, že kácení je možné až po vzniku práva provést stavební záměr podle stavebního zákona, aby bylo zamezeno nedůvodnému kácení v případě, že by tento záměr nebyl realizován. Tento požadavek vyplývá z § 7 ZOPK, podle nějž jsou dřeviny chráněny před poškozováním a ničením.

Při stanovení vedlejšího ustanovení výrokové části o termínu povolení kácení vycházel správní orgán z § 5 vyhlášky a povolil kácení výlučně v období vegetačního klidu, jímž se rozumí „období přirozeného útlumu jejich fyziologických a ekologických funkcí“. Exaktní určení tohoto období je diskutabilní, neboť je podmíněno mj. i průběhem počasí v daném konkrétním roce. Za období vegetačního klidu je v mírném podnebném pásu považována zpravidla doba od 01.11. do 31.03. kalendářního roku, správní orgán ovšem na základě klimatických změn a vlastních zjištění z posledních let s dřívějšími začátky jara, ale i na základě tiskových zpráv Ministerstva životního prostředí, které na konec období vegetačního klidu upozorňují a které jsou jmenovaným ústředním orgánem státní správy vydávány zpravidla již od poloviny měsíce března, uvedené časové období o měsíc zkrátil a kácení ve svém správním obvodu povoluje shodně zpravidla do 28.02. kalendářního roku. Uvedený termín odpovídá obecnému biologickému požadavku na kácení dřevin mimo jejich vegetační období a též předpokladu, že v tomto období nebude zahnízděno ptactvo v jejich korunách či v hnízdních otvorech. Snahou správního orgánu je předně omezit riziko negativního zásahu do prostředí ornitofauny v případě teplejšího závěru zimy, čímž má být reflektován dramatický úbytek počtu ptáků v Evropě, na který poukazují odborníci českých i mezinárodních odborných organizací. Přestože je však kácení povoleno výhradně v období vegetačního klidu a mimo hnízdní období ptáků, upozorňuje, že předmětné dřeviny je třeba před prováděním kácení bedlivě prohlédnout a postupovat zcela v souladu s § 5 (Obecná ochrana rostlin a živočichů) a s § 5a (Ochrana volně žijících ptáků) ZOPK, aby se předešlo případnému zraňování a úhynu těchto živočichů.

Účastníci řízení

Okruh účastníků řízení stavební úřad stanovil podle ust. § 85 stavebního zákona a vymezil podle ust. § 27 správního řádu s ohledem na rozsah a charakter stavby a její možný vliv v území s přihlédnutím k tomu, že se jedná zejména o stavbu dráhy převážně vedenou pod úrovní terénu.

Účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu je žadatel: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná č.p. 1003/7, 110 00 Praha 1.

Účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. b) stavebního zákona a § 27 odst. 2 správního řádu je obec, na jejímž území má být záměr uskutečněn: hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1 (zastoupené Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Vyšehradská č.p. 2077/57, 128 00 Praha 2).

Účastníky řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona a § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu jsou vlastníci pozemků a staveb, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, kromě žadatele, nebo ti, kdo mají jiné věcné právo k těmto pozemkům nebo stavbám. Tyto osoby jsou uvedeny ve výrokové části rozhodnutí v odstavci „Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí…“, odsek: „účastníci podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona“, a to včetně vlastníků pozemků vymezených pro náhradní výsadbu dřevin (Městská část Praha 6, Správa Letiště Praha, s.p., Státní pozemkový úřad).

Účastníky řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona a § 27 odst. 2 správního řádu jsou osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno (podle § 87 odst. 3 stavebního zákona se tito účastníci v oznámení o zahájení řízení a v dalších úkonech v řízení doručovaných veřejnou vyhláškou identifikují označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí, neoznačují se stavby, které jsou součástí pozemku):

pozemky parc. č. 2553/1, 2553/8, 2553/12, 2553/17, 2563, 2564/2, 2564/11, 2564/22, 2564/24, 2564/25, 2564/26, 2564/30, 2564/32, 2564/33, 2564/34, 2565/3, 2567/1, 2567/4, 2567/45, 2567/57, 2567/89, 2567/100, 2567/101, 2567/102, 2567/103, 2567/105, 2567/106, 2567/107, 2567/110, 2567/111, 2567/116, 2567/118, 2567/136, 2568/4, 2568/22, 2569/7, 2569/42, 2570/4, 2570/15, 2570/17, 2571, 2572/1, 2572/2, 2572/3, 2573, 2574/4, 2574/5, 2574/6, 2579/16, 2579/26, 2579/28, 2579/30, 2579/31, 2579/38, 2579/39, 2580/3, 2580/12, 2580/14, 2580/57, 2580/58, 2580/63, 2580/64, 2580/65, 2580/68, 2580/69, 2580/70, 2580/71, 2580/73, 2580/80, 2580/95, 2580/96, 2580/101, 2580/111, 2580/120, 2580/121, 2580/123, 2580/124, 2581/2, 2583, 2584/4, 2584/10, 2584/12, 2584/19, 2584/31, 2584/33, 2584/34, 2584/35, 2584/37, 2584/38, 2584/39, 2586/1, 2586/2, 2589/2, 2590/1, 2593/1, 2595, 2596/1, 2596/2, 2596/15, 2596/17, 2596/19, 2596/20, 2596/50, 2596/59, 2613/17, 2622/22, 2917/20, 2917/30 a stavba č.p. 1074 v katastrálním území Ruzyně.

Účastníkem řízení podle § 27 odst. 3 správního řádu je Městská část Praha 6, Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč (podle § 18 odst. 1 písm. h) zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze, ve znění účinném do 31.12.2023).

Průběh řízení:

Stavební úřad posoudil podanou žádost, její přílohy a podklady včetně doplněných jako úplné z hlediska rozsahu, obsahu a věcné správnosti. V souladu s ustanovením § 87 odst. 1 stavebního zákona opatřením čj. MHMP 1881021/2023 ze dne 11.09.2023 oznámil zahájení územního řízení všem známým účastníkům řízení a dotčeným orgánům. Vzhledem k tomu, že stavebnímu úřadu byly dobře známy poměry v území a žádost poskytovala dostatečný podklad pro posouzení záměru, upustil stavební úřad podle § 87 odst. 1 stavebního zákona od ústního jednání. Zároveň stanovil, že účastníci řízení mohou uplatnit námitky a dotčené orgány závazná stanoviska ve lhůtě do 30 dnů ode dne doručení oznámení s upozorněním, že k později uplatněným námitkám a stanoviskům se nepřihlíží. Protože se jednalo o řízení s velkým počtem

účastníků ve smyslu § 144 správního řádu, bylo podle § 2 odst. 5 liniového zákona oznámení o zahájení řízení doručováno postupem podle § 87 odst. 1 stavebního zákona a podle § 144 odst. 6 správního řádu, tzn. jednotlivě účastníkům řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu, dotčeným orgánům a obci, která je účastníkem řízení podle § 85 odst. 1 písm. b), a veřejnou vyhláškou ostatním účastníkům. Účastníci byli v oznámení rovněž poučeni, že podle § 2 odst. 5 liniového zákona budou ostatní písemnosti v řízení doručovány jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům, a že ostatním účastníkům řízení budou doručovány veřejnou vyhláškou.

Oznámení o zahájení řízení bylo dotčeným orgánům a účastníkům uvedeným v § 85 odst. 1 a odst. 2 písm. a) stavebního zákona doručeno jednotlivě, ostatním účastníkům bylo doručeno veřejnou vyhláškou, zveřejněnou na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a zároveň způsobem umožňujícím dálkový přístup v době od 14.09.2023 do 16.10.2023. Společně s oznámením o zahájení řízení stavební úřad opatřením čj. MHMP 1888088/2023 ze dne 11.09.2023 zveřejnil žádost a informace podle § 9b zákona o posuzování vlivů, včetně informace pro veřejnost a dotčenou veřejnost o možnosti uplatnění námitek a připomínek. Ve stanovené lhůtě uplatnili účastníci řízení námitky, jejichž posouzení je uvedeno níže. Dotčené orgány neuplatnily závazná stanoviska s výjimkou Ministerstva životního prostředí, které na podkladě oznámení o zahájení řízení vydalo závazné stanovisko čj. MZP/2023/710/ 3421 ze dne 24.10.2023 k ověření změn záměru podle § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů ve znění účinném do 31.12.2023.

Stavební úřad opatřením čj. MHMP 2441712/2023 ze dne 21.11.2023 sdělil účastníkům řízení, že se mohou před vydáním rozhodnutí vyjádřit k podkladům rozhodnutí, a to ve lhůtě 10 dnů ode dne doručení tohoto sdělení. Ve stanovené lhůtě ani ke dni vydání tohoto rozhodnutí se účastníci řízení k podkladům rozhodnutí nevyjádřili.

Vypořádání s námitkami účastníků:

Ve lhůtě stanovené v oznámení o zahájení řízení podaly námitky a připomínky tyto osoby (text námitek je zkrácen ve smyslu obsahu):

ABC Ruzyně s.r.o., Hlinky 49/126, Pisárky, 603 00 Brno (dále též „společnost“), zastoupená [redacted] v podání ze dne 18.10.2023 uplatnila tyto námitky:

V části I. v bodech 1. - 3. společnost uvedla údaje o řízení.

V části II. v bodech 4. - 13. uvedla údaje, týkající se práva účasti v řízení z titulu vlastnictví dotčených staveb. Společnost je vlastníkem budovy č.p. 1048, stojící na pozemku parc. č. 2567/83, k. ú. Ruzyně, a stavby parkoviště včetně chodníku na pozemku parc. č. 2567/83, k. ú. Ruzyně, které bylo postaveno současně s budovou postaveno předchůdcem společnosti. Vlastníkem uvedených pozemků je Letiště Praha, a. s., společnost je jejich oprávněným uživatelem na základě nájemní smlouvy. Společnost upozorňuje, že při určení okruhu účastníků řízení a vymezení jejich práv a povinností, resp. práv a povinností žadatele vůči nim, je nutno přihlížet nejen k informacím patrným z evidence katastru nemovitostí, nýbrž je třeba brát v potaz i skutečný stav, a tedy i vlastnictví parkoviště, které, byť se do katastru nemovitostí nezapisuje, má být záměrem přímo dotčeno. Budova i parkoviště budou dotčeny výkopovými a stavebními pracemi a dlouhodobým záborem parkoviště.

K námitkám stavební úřad uvádí:

Společnost ABC Ruzyně s.r.o. byla zahrnuta do okruhu účastníků územního řízení, a to jako účastník podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona a § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu z titulu vlastnictví stavby, na které má být požadovaný záměr uskutečněn. V tomto smyslu byly

společnosti řádně doručovány i písemnosti v řízení, oznámení o zahájení řízení jednotlivě a ostatní písemnosti veřejnou vyhláškou podle § 2 odst. 5 liniového zákona. Společnosti bylo řádně umožněno v řízení hájit svá práva.

V části III. v bodech 14. - 29. společnost namítala absenci souhlasu vlastníka dotčené stavby. Společnost uvedla, že k žádosti o vydání územního rozhodnutí nebyl doložen její souhlas jako vlastníka stavby dle § 184a odst. 1 stavebního zákona. Žadatel nedisponuje žádným soukromoprávním titulem, který by ho opravňoval k umístění a výstavbě záměru případně k záborům pozemků s uvedenými stavbami. Realizace výstavby záměru bez souhlasu společnosti by byla protiprávním zásahem do vlastnického práva společnosti a způsobila by škody společnosti i nájemcům a uživatelům budovy a parkoviště. Žádost tak trpí podstatnými vadami, nelze jí vyhovět a vydat kladné rozhodnutí. Společnost má dále právo jako nájemce uvedených pozemků, a to dle § 2211 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ"), které zakládá procesní legitimaci společnosti jako nájemce ve sporu o náhradu újmy způsobené zásahem třetí osoby do nájemního práva. Společnost si je vědoma, že v případě vyvlastnění za účelem výstavby záměru by mohlo dojít k omezení nebo k odnětí vlastnického práva k dotčeným nemovitým věcem. Záměr bylo a je možné naprojektovat i tak, aby k zásahům do vlastnického práva společnosti nedocházelo. Záměr je však projektován tak, jako by žadatel disponoval souhlasem společnosti se zásadními zásahy do práv společnosti. Podle ustálené rozhodovací praxe je v územním řízení nutné posoudit, zda je teoreticky možné vyvlastnit pozemek, k němuž žadatel nemá žádný majetkoprávní titul. Tím není nijak předjímán výsledek případného vyvlastňovacího řízení. V řízení dosud chybí úvaha stavebního úřadu či jiného dotčeného orgánu v otázce vyvlastnění. Je v zájmu žadatele jednat se společností a uzavřít dohody o vlivu provádění záměru na budovu, parkoviště a jejich uživatele a o způsobu kompenzace takových negativních vlivů.

K námitkám stavební úřad uvádí:

Jak je uvedeno výše, pro umístění záměru stavební úřad nevyžadoval souhlas vlastníků dotčených pozemků a staveb, neboť pro získání potřebných práv k těmto pozemkům a stavbám je pro požadovaný stavební záměr, kterým je stavba celostátní dráhy, stanoven účel vyvlastnění zákonem. Podle § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, je záměr veřejně prospěšnou stavbou celostátní dráhy, obsahuje stavbu cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavby, které doplňují a zabezpečují dráhu, a podle § 5 odst. 2 téhož zákona lze k jejímu uskutečnění odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemeni k pozemku nebo ke stavbě podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů, a to za náhradu. Zároveň je záměr veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury, vymezenou ve vydané územně plánovací dokumentaci, pro jejíž uskutečnění, včetně ploch nezbytných k zajištění výstavby a řádného užívání, lze odejmout nebo omezit práva k pozemkům a stavbám ve smyslu § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Z uvedeného je zřejmé, že pro záměr lze potřebná práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

V případě uvedené stavby společnosti se jedná dočasný zábor, nezbytný k zajištění výstavby. Povinností stavebníka však bude pokusit se o dohodu při získání nezbytného soukromoprávního titulu k realizaci stavby na pozemcích a stavbách potřebných pro stavbu. Pouze v případě, že dohoda nebude možná, přichází v úvahu jako krajní řešení možnost vyvlastnění potřebných práv. O odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě není rozhodováno v územním řízení, ale v samostatném řízení vedeném podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění

pozdějších předpisů. V tomto řízení se pak posuzuje přiměřenost nebo nezbytnost a rozsah zásahu do vlastnických práv.

Pro úplnost stavební úřad uvádí, že pro uskutečnění stavby - stavebního záměru vyžaduje právní řád dva tituly, a to veřejnoprávní podle stavebního zákona (např. územní rozhodnutí, stavební povolení apod.) a soukromoprávní podle občanského zákoníku. S přihlédnutím k ustanovení § 1 odst. 1 občanského zákoníku jsou tyto tituly relativně nezávislé, ačkoli k realizaci stavebního záměru je ve finále zapotřebí obou. Ve správních řízeních i jiných postupech upravených stavebním zákonem stavební úřady v součinnosti s dotčenými orgány posuzují soulad navrhovaných stavebních záměrů s veřejnými zájmy; výsledkem je povolovací rozhodnutí nebo jiný povolovací úkon stavebního úřadu. K vlastní realizaci stavebního záměru musí mít stavebník potřebná práva ke konkrétnímu pozemku nebo stavbě, která by mu to v souladu se zákonem umožnila.

V části IV. v bodech 30. - 36. společnost namítala neúměrné omezení užívání nemovitostí, riziko vzniku přímých imisí, případně nepřímých imisí nad míru přiměřenou místním poměrům. Výstavba záměru bude mít negativní vliv na okolní nemovitosti a bude dotčeno nejen vlastnické právo společnosti ale i užívací práva společnosti a nájemců nemovitostí. Při provádění stavby a hloubkových výkopech lze očekávat vysokou míru imisí, zejména hluku, prachu, vibrací a otřesů. Podle dokumentace při posouzení vlivu strukturálního hluku na chráněnou zástavbu nedošlo k žádným měřením. Společnost požaduje, aby byla provedena relevantní měření a tato byla řádně ověřena nezávislou osobou, nikoliv samotným zástupcem žadatele. Ochrana před technickou seizmicitou tedy i ochrana proti vibracím má být již součástí dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Provádění hloubkových prací bude mít přenosem vibrací negativní vliv na statiku budovy. V průběhu provádění stavby bude omezeno užívání budovy a zčásti i trvale znemožněno užívání parkoviště v dosavadním rozsahu a hrozí, s ohledem přímé škody na majetku společnosti.

K námitkám stavební úřad uvádí:

V územním řízení o umístění stavby byl posuzován vliv záměru na stavby v dotčeném území mj. na podkladě závazných stanovisek, která vydávají dotčené orgány na podkladě zvláštních právních předpisů. Tato stanoviska byla souhlasná, jejich podmínky pro zejména pro další stupeň dokumentace a pro ochranu území byly převzaty do výroku rozhodnutí. Z hlediska možného vlivu hluku a vibrací umisťované stavby na sousední nemovitosti bylo k záměru doloženo souhlasné závazné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, Hygienické stanice hl. m. Prahy (uvedeno výše), a to bez podmínek. Způsob provádění stavby a konkrétních stavebních činností včetně řešení opatření pro vyloučení nebo zmírnění negativních vlivů výstavby (hluk, prach, vibrace apod.) bude předmětem zkoumání a posuzování v následném řízení o povolení stavby, a to na podkladě projektové dokumentace a stanovisek příslušných orgánů. V rámci projektové dokumentace bude řešen i způsob provádění stavby, např. výkopů s ohledem na statickou stabilitu sousedních staveb a jejich ochranu proti vibracím způsobeným např. stavební mechanizací.

V části V. v bodech 37. - 44. společnost uplatnila připomínky k technickému provedení záměru.

Ochrana proti bludným proudům: V dokumentaci je řešena ochrana proti bludným proudům ve vztahu k záměru, měla by obsahovat posouzení vlivu těchto proudů na okolní budovy a řešení, aby nemohlo docházet k zásahům do statiky budovy.

Požárně bezpečnostní řešení: Záměrem dojde k dočasnému a trvalému zásahu do příjezdů, přístupu a nástupních ploch pro hasičský záchranný systém do budovy, který je nyní z ulice Aviatická. Dokumentace neobsahuje řešení požárně-bezpečnostních podmínek provozu budovy. Pro dobu realizace není řešen souvislý přístup pro pěší do budovy ze strany od kotelny, není

řešena kapacita chodníků a místo shromaždiště při evakuaci budovy.

<u>Použití mikropilot:</u> Při realizaci záměru budou použity mikropiloty pro zajištění stavební jámy, Dokumentace neřeší vliv mikropilot a jejich aktivní zóny na pilotové založení a statiku budovy. Podle společnosti by měla být doložena studie včetně 3D modelu, která prokáže, že mikropiloty ani jejich aktivní zóny neovlivňují pilotové založení budovy

<u>Kabelové vedení:</u> Podle dokumentace mají být v budově optické vany pro ukončení přeložky singlemode a multimode kabelů (SO 15-53-05). Tento zásah do vlastnictví nebyl se společností konzultován a nedala k němu souhlas.

<u>Nedostatečný rozsah dokumentace</u>: V části Zásady organizace výstavby nejsou řešeny podmínky pro omezení vlivu provádění stavby při stavebních činnostech (hloubení, pažení a kotvení jámy, pilotáže, provádění železobetonových monolitických konstrukcí, hutnění zásypů a skladeb povrch). Dokumentace by měla specifikovat zásahy v rozsahu konkrétních fyzikálních veličin a navrhovat konkrétní opatření k zamezení negativních dopadů na majetek společnosti a na jeho uživatele. Není dostatečně řešen návrh postupu výstavby s ohledem na okolní stavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky, odstávky sítí, náhrady dodávek apod.).

<u>Dopravní obslužnost:</u> V dokumentaci v části DIO je dočasná dopravní obslužnost řešena přes parkoviště LP u Terminálu 2. Společnost požaduje doplnění a prokázání obrysových křivek až pro nákladní vozidla do 6 t. Není zřejmé, jak bude zajištěna „Provizorní úprava hran" dočasného objezdu budovy z hlediska BOZP. Dokumentace neřeší náhradní parkovací místa pro uživatele parkoviště po dobu jeho záboru během výstavby a zajištění bezpečný pohyb těchto osob do budovy a mimo staveniště.

<u>Odvětrávací stavba vzduchotechniky:</u> Naproti severovýchodnímu rohu budovy má být stavba vzduchotechniky k odvětrávání, která má převyšovat budovu. Dokumentace neobsahuje údaje o vlivu této stavby na okolí (směru vypouštěného vzduch, doba provozu, hlučnost apod.). Hluk může limitovat možnost využití budovy. Stavba omezí výhled z budovy.

<u>K připomínkám stavební úřad uvádí:</u>

Připomínky se převážně týkají technického řešení provádění stavby, které bude obsahem následné projektové dokumentace a bude posuzováno v řízení o povolení stavby.

Ochrana stávajících objektů proti účinkům bludných proudů je v doložené dokumentaci k územnímu uvedena s odkazem na další konkrétní stavebně technické řešení v projektové dokumentaci.

Požárně bezpečnostní řešení obsahuje údaje v rozsahu dokumentace pro umístění stavby. Příjezdy a přístupy pro složky IZS včetně Hasičského záchranného sboru v průběhu realizace stavby, případně vlivy provádění stavby na požární bezpečnost stávajících staveb budou řešeny v projektové dokumentaci v souvislosti s dopravními a stavebně technickými omezeními v území při jednotlivých fázích výstavby.

Použití mikropilot je v dokumentaci pro umístění stavby uvedeno v rámci způsobu a rozsahu zajištění stavební jámy, konkrétní technické řešení se zohledněním založení stávajících staveb náleží svou podrobností do následné projektové dokumentace včetně opatření pro vyloučení negativních vlivů na sousední stavby.

Kabelové vedení v budově společnosti není předmětem umístění, jedná se o zapojení překládaných kabelů Letiště Praha, a. s. Jak je uvedeno výše, pro umístění záměru včetně přeložky kabelové trasy žadatel nebyl povinen doložit souhlasy vlastníků dotčených pozemků a staveb.

Zásady organizace výstavby jsou zpracovány v dostatečné podrobnosti odpovídající rozsahu a obsahu dokumentace pro umístění stavby. Vlivy provádění stavby a případná omezení

vlastníků a sousedních pozemků a staveb v závislosti na jednotlivých stavebních činnostech a fázích výstavby budou řešena v rámci následné projektové dokumentace a posuzování účinků provádění stavby.

Dopravní obslužnost včetně dopravně-inženýrských opatření po dobu výstavby je rovněž řešena v podrobnosti odpovídající rozsahu a obsahu dokumentace pro umístění stavby. Konkrétní technické parametry jednotlivých opatření v závislosti na postupu výstavby budou řešeny v následné projektové dokumentaci. Požadavky na bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP) jsou stanoveny samostatnými právními předpisy vztaženými ke konkrétním pracovním činnostem.

Odvětrávací stavba vzduchotechniky, resp. větrací objekt (SO 15-61-04) je součástí železniční stanice a bude zajišťovat požární a provozní větrání podzemní stavby. Pro umístění této součásti stanice nebyly příslušnými dotčenými orgány konstatovány žádné negativní vlivy z hlediska hluku, ovzduší apod. Případné požadavky pro fázi provozu lze řešit v rámci řízení o povolení nebo užívání stavby. Připomínka k omezení výhledu z administrativní budovy nemá oporu v platných právních předpisech, resp. žádný předpis veřejného práva nezakazuje stavebníkovi, aby omezil sousedův výhled svojí stavbou. Připomínku nelze akceptovat ani z hlediska snížení blíže neurčeného komfortu osob v uvedené budově. Větrací objekt, resp. jeho nadzemní část bude mít tvar subtilní věže o výšce do 26 m a půdorysu 7 x 5 m, přičemž k nároží budovy společnosti bude situován užší stranou, a to ve vzdálenosti více než 35 m.

V části VI. v bodech 45. - 46. společnost uvedla „postoj k udělení souhlasu se záměrem“ s tím, že je připravena jednat s žadatelem o podmínkách výstavby, zásahu do práv společnosti a o udělení souhlasu po dohodnutí podmínek realizace stavby. Zatím se záměrem nesouhlasí.

V části VII. v bodech 47. - 51. společnost uvedla shrnutí předchozích bodů se závěrem, že stavební úřad má žadatele vyzvat k předložení dohody se společností na úpravě vzájemných práv a povinností při realizaci stavby a doložení souhlasu společnosti ve smyslu § 184a stavebního zákona, a v případě nedoložení žádost zamítnout a řízení zastavit.

K těmto bodům stavební úřad uvádí:

Jak je uvedeno výše, k umístění předmětného záměru není vyžadován souhlas vlastníků dotčených pozemků a staveb. Není tedy důvodné vyzývat žadatele k doložení takového souhlasu a rovněž pro absenci souhlasu žádost zamítnou nebo řízení zastavit.

Námitky společnosti ve vztahu k umístění stavby byly posouzeny jako nedůvodné.

Bezpečnostní informační služba, Nárožní 1111/2, 158 00 Praha 5 (dále též „BIS“), v podání nazvaném „uplatnění námitek“ ze dne 25.09.2023 uvedla tyto požadavky a podmínky:

BIS souhlasí s umístěním výše uvedené stavby za dodržení následujících podmínek:

1. *Umístění stavby musí respektovat sítě a technologie BIS umístěné v místě stavby.*
2. *V případě poškození sítí či jiného znefunkčnění technologií bude BIS neprodleně informována. Náklady s tím spojené hradí žadatel.*
3. *Požadavky na přeložky sítí, odstávky technologií budou s BIS v dostatečném časovém předstihu konzultovány. Náklady s tím spojené hradí žadatel.*
4. *Žadatel nebo jím pověřený zástupce oznámí BIS zahájení stavebních prací v nejméně 14denním předstihu (písemně, e-mailem) a dále předá BIS harmonogram realizace a kontakt na osobu, se kterou bude možné řešit případné požadavky či připomínky.*
5. *Veškeré škody, způsobené na majetku BIS prováděním stavby, a to i dodatečně zjištěné, budou hrazeny z finančních prostředků žadatele.*

K námitkám stavební úřad uvádí:

Podání neobsahovalo námitky proti umístění stavby, ale podmínky k ochraně sítí a zařízení BIS.

V rámci dokumentace pro umístění stavby je řešena ochrana stávající technické infrastruktury v dotčeném území, stavba není podmíněna přeložkou sítí BIS. Ochrana sítí v rozsahu požadavků a podmínek jejich vlastníků nebo správců byla rovněž stanovena v podmínkách rozhodnutí.

Závěr:

Stavební úřad postupoval v řízení podle platných právních předpisů řádu, zejména zjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu, který je nezbytný pro vydání rozhodnutí, přezkoumal úplnost podkladů pro rozhodnutí a umožnil účastníkům řízení se s nimi seznámit a uplatnit k nim vyjádření a námitky. Podané námitky vyhodnotil jako nedůvodné a své posouzení odůvodnil.

K ochraně veřejných zájmů stavební úřad přezkoumal a odůvodnil soulad navržené stavby podle § 90 stavebního zákona, zejména soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, s požadavky zvláštních právních předpisů, se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení. Dále vymezil území dotčené vlivy stavby a stanovil požadavky k ochraně zdraví a životního prostředí a k ochraně dalších veřejných zájmů, jak vyplynuly ze stanovisek dotčených orgánů, a podmínil časovou a věcnou koordinaci stavby s ostatními stavbami v území.

Území dotčené vlivy stavby bylo vymezeno plochou pozemků určených pro umístění stavby a pozemků sousedících s těmito pozemky (a to i nepřímo) s přihlédnutím k rozsahu ochranného pásma dráhy. Stavební úřad při tomto vymezení neposuzoval vliv provádění stavby, která bude předmětem stavebního řízení a podmínky pro její provedení tak budou stanoveny ve stavebním povolení, posuzoval však možné budoucí účinky stavby. Z doložené dokumentace, dokladů a podkladů žádosti a ze skutečností jemu známých z úřední činnosti dospěl k závěru, že vlivy stavby nepřekročí hranice vymezeného území.

Umístěný záměru je rozsáhlou stavbou dopravní infrastruktury, která si vyžádá další časově náročnou projektovou přípravu, což stavebná úřad vyhodnotil jako odůvodněný případ, a proto stanovil platnost tohoto územního rozhodnutí na 5 let ode dne jeho nabytí právní moci v souladu s ust. § 93 odst. 1 stavebního zákona.

Stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Přílohou a nedílnou součástí rozhodnutí podle § 9 odst. 8 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu, ve znění účinném do 31.12.2023, je soubor výkresů obsahující: Situační výkres širších vztahů C.1 v měřítku 1:10000 a Katastrální situační výkresy C.2. v měřítku 1:1000.

Upozornění:

Územní rozhodnutí platí ve smyslu § 93 odst. 1 stavebního zákona a výroku č. IV. pět let ode dne, kdy nabylo právní moci. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby platí po dobu trvání stavby, nedošlo-li z povahy věci k jejich konzumaci.

Po dni nabytí právní moci územního rozhodnutí stavební úřad doručí žadateli stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci spolu s ověřenou grafickou přílohou, stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci doručí stavebnímu úřadu příslušnému k povolení stavby uvedené v § 15 stavebního zákona. Grafickou přílohou rozhodnutí bude Katastrální situační výkres C.2. a Koordinační situační výkresy C.3.

Případným odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení, a to k Ministerstvu dopravy ČR podáním u Magistrátu hl. m. Prahy, odboru stavebního řádu, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1 (pracoviště Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1).

Ing. Markéta Vacínová
ředitelka odboru
podepsáno elektronicky

Poplatek: Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů se nevyměřuje.

Příloha: Situační výkres širších vztahů C.1 v měřítku 1:10000
Katastrální situační výkres C.2. v měřítku 1:1000

Obdrží:

Doručení jednotlivě - účastníci řízení podle § 85 odst. 1 písm. a) a b) stavebního zákona

1. METROPROJEKT Praha a.s., IDDS: ejde68g
   sídlo: Argentinská č.p. 1621/36, 170 00 Praha 7-Holešovice
   zastoupení pro: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
2. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, IDDS: c2zmahu
   sídlo: Vyšehradská č.p. 2077/57, Praha 2-Nové Město, 128 00 Praha 28
   zastoupení pro: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1

Doručení veřejnou vyhláškou - ostatním účastníkům (doručení dle § 2 odst. 5 liniového zákona)

3. **Magistrát hlavního města Prahy, úřední deska po dobu 15 dnů s účinky doručení**,
   Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
   (vyvěšení na úřední desce po dobu 15 dnů a současně způsobem umožňujícím dálkový přístup a zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)

- účastníci podle § 85 odst. 2 písm. a) a b) stavebního zákona a účastníci podle § 27 odst. 3 správního řádu (osoby jsou identifikovány výše ve výroku a odůvodnění rozhodnutí).

Dotčené orgány:

4. Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy, IDDS: jm9aa6j
   sídlo: Sokolská č.p. 1595/62, 120 00 Praha 2-Nové Město
5. Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
   sídlo: Rytířská č.p. 404/12, 110 00 Praha 1-Staré Město

6. Magistrát hlavního města Prahy, odbor bezpečnosti, Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město
7. Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova č.p. 35/29, 110 00 Praha 1-Nové Město
8. Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, Jungmannova č.p. 29/35, 110 00 Praha 1-Nové Město
9. Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje, Jungmannova č.p. 35/29, 110 00 Praha 1-Nové Město
10. Ministerstvo obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů, IDDS: hjyaavk, sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí, IDDS: 9gsaax4, sídlo: Vršovická č.p. 1442/65, 100 00 Praha 10-Vršovice
12. Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, IDDS: rn6aas6, sídlo: Kozí č.p. 748/4, 110 00 Praha 1-Staré Město
13. Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, IDDS: rkiai5y
    sídlo: Kongresová č.p. 1666/2, 140 00 Praha 4-Nusle
14. Úřad městské části Praha 6, IDDS: bmzbv7c
    sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
- odbor dopravy a životního prostředí
- odbor výstavby - vodoprávní úřad

15. Úřad pro civilní letectví, Odbor letišť a leteckých staveb, IDDS: v8gaaz5
    sídlo: K Letišti č.p. 1149/23, Praha 6-Ruzyně, 161 00 Praha 614

<u>Na vědomí:</u>

16. Úřad městské části Praha 6, IDDS: bmzbv7c
    sídlo: Čs. armády č.p. 601/23, 160 00 Praha 6-Bubeneč
- úřední deska - <u>po dobu 15 dnů pro informaci bez účinků doručení</u>
  (bez požadavku na zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
- odbor výstavby

17. MHMP STR - spis