



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA

Mgr. Ondřej Kolář
starosta MČ Praha 6

Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru:

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

zpracované v rozsahu přílohy č. 4 zákona a zaslané v souladu s § 8 odst. 2 zákona.

Místo stavby	:	hl.m.Praha, MČ Praha 6, k. ú. Dejvice, Hradčany, Ruzyně, Střešovice, Veleslavín, Vokovice
Oznamovatel	:	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:		ECO-ENVI-CONSULT Sladkovského 111, 506 01 Jičín
Datum zpracování	:	květen 2022

Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) je jednou ze souboru staveb železničního spojení Prahy, Letiště Václava Havla Praha a Kladna.

Předkládaná dokumentace řeší liniovou dopravní stavbu ve smyslu modernizace stávající trati, která je řazená mezi veřejně prospěšné stavby. Původní jednokolejná trať je nově navrhována v celém rozsahu dvoukolejná, elektrizovaná, s novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, s dálkovým řízením provozu.

Trať bude zahlobena v celkové délce přibližně 4,1 km. Řešený úsek ve svém počátku (km 3,810 dle nového staničení) navazuje na související stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“. V tomto místě začíná soubor staveb tří tunelů (hloubený tunel Dejvice, ražené tunely Střešovice a hloubený tunel Veleslavín) o celkové délce cca 4,108 km zakončený na začátku ŽST Praha-Veleslavín. Konec stavby je pak situován do km 7,918 (dle nového staničení), v tomto místě stavba navazuje na stavbu „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“. Vzhledem k vedení železniční tratě převážně raženými tunely jsou minimalizovány trvalé zábory stavby.

V ražených úsecích (Střešovické tunely) jsou navrženy dva jednokolejné tunely ražené technologií TBM - EPBS. Technologie se vyznačuje velmi malými poklesy. Při ražbě je, zejména při nasazení tzv. uzavřeného módu, plně podporována čelba což omezuje vliv extruze. Stejně tak vliv konvergence je velmi omezen, neboť montované ostění je osazeno a aktivováno téměř okamžitě. Montované ostění traťových tunelů je ve styčných i ložných spárách utěsněno proti vodě.

Hloubené tunely jsou navrženy zásadně jako dvoukolejné, prováděné v otevřené stavební jámě. Stavební jámy jsou paženy převážně ve vrstvách pokrývných útvarů pomocí kotvených pažicích stěn, případně, pokud to prostorové podmínky dovolí, bude jáma vysvahována. Ve vrstvách skalního podkladu je pak stavební jáma zajištěna převážně kotveným skalním svahem se stříkaným betonem. Konstrukčně jde o železobetonový monolitický jednolodní rám. Vnitřní rozměry tunelu jsou navrženy v souladu s ČSN 73 7508 – Železniční tunely.

Objekty pozemních komunikací jsou navrženy v rozsahu nezbytném k zajištění, resp. zachování stávajících dopravních a pěších vazeb v území. Dále zajišťují napojení nově navržených objektů ŽST Praha-Dejvice ve vazbě na okolní parter a technologických objektů a únikových objektů ve vztahu k zajištění přístupu údržby a integrovaného záchranného systému.

Demolice jsou navrženy v rozsahu nezbytném pro zajištění realizace stavby. V rámci stavby není navržena demolice obytných objektů zapsaných v KN. Odpovídající popis rozhodujících stavebních objektů včetně nezbytných demolic je uveden v kapitole B. I. 6 předkládané dokumentace. Záměr zahrnuje jmenovitě především následující objekty: železniční svršek, výstroj a značení trati, železniční přejezdy (rušení), ostatní inženýrské objekty (přeložky sítí atd.), potrubní vedení, železniční tunely, pozemní komunikace, kabelovody a kolektory, pozemní stavební objekty, trakční a energetická zařízení, ostatní stavební objekty. Projekt již nyní předkládá možná umístění jednotlivých zařízení stavenišť v celé délce trasy. Využití místa původní trasy ve smyslu tzv. zelené radiály není rozpracováno do podrobností.

Záměr byl původně uvažován ve třech variantách vedení trasy, nicméně na základě závěrů posouzení jednotlivých variant (nazývaných SEVER, STŘED a JIH) ve vztahu k vlivu na životní prostředí, proveditelnosti, rizikům atp., byla pro předkládanou projektovou dokumentaci EIA rozpracovávána pouze varianta JIH, která prochází pod střešovickým masivem právě dvojicí ražených tunelů v hloubce až 80 m pod povrchem. Jedná se o variantu s nejvyššími započitatelnými socioekonomickými přínosy a minimem negativních dopadů na životní prostředí.

Modernizace trati jako celku slouží pro naplnění daných nadřazených hlavních cílů, kterými jsou:

- Zvýšení atraktivity spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti trati a mezinárodního Letiště Václava Havla Praha veřejnou hromadnou dopravou.
- Zlepšená prostupnost územím, nabízející vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb (nové vedení trati, včetně podzemních úseků).
- Zvýšení bezpečnosti a prostupnosti území prostřednictvím odstranění všech úrovněvých přejezdů (křížení) s trati a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením.
- Zlepšení přestupní vazby na ostatní druhy hromadné dopravy (metro, tramvaje i autobusy) i spolupráce s individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R).
- Snížení hlukové emise způsobované železničním provozem pod zákonné limity (provoz v elektrické trakci, nová konstrukce železničního spodku i svršku spolu s instalací protihlukových opatření a se zatunelováním).
- Zvýšení kvality jízdy vlaků (nová konstrukce železničního spodku a svršku).
- Zlepšení podmínek při nástupu a výstupu cestujících (mimoúrovňová nástupiště v kombinaci s bezbariérovým přístupem).
- Zjednodušení a usnadnění cestování (pravidelný intervalový provoz spolu s novým informačním systémem).
- Zvýšení kapacit spojení (ve prospěch ekologické železniční dopravy se může zlepšit dělba přepravní práce).
- Zlepšení atraktivity železniční dopravy na základě kultivace veřejných prostor ŽST a nových bezbariérových železničních vozidel.

V Praze 6 se stavba dotýká katastrálních území Dejvice, Hradčany, Ruzyně, Střešovice, Veleslavín a Vokovice.

Realizace je plánována v letech 2024 – 2029 (hlavní stavební práce).

Záměr je předkládán v jedné aktivní variantě.

Městská část Praha 6

po prostudování předložené dokumentace

s o u h l a s í se záměrem „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ za podmínek zapracování připomínek tohoto vyjádření, ale n e s o u h l a s í s předkládanou podobou zařízení stavenišť.

Z hlediska územního rozvoje:

Je nezbytné, aby příprava i realizace byla koordinována s dalšími plánovanými záměry v dotčeném území:

- Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)
- Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Ruzyně (včetně)
- Komunikace Evropská - Svatovítská (zkráceně KES)
- Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
- Územní studie Hradčanská
- Nový Veleslavín, konverze areálu bývalé teplárny na obytný soubor

MČ Praha 6 se již k řešenému záměru vyjadřovala a přijala k tomuto úseku i Usnesení Rady a Zastupitelstva MČ. S ohledem na tyto skutečnosti Odbor Územního rozvoje souhlasí se záměrem a zároveň požaduje, aby v dalším stupni projektové dokumentace (DUR) byly zohledněny tyto připomínky a požadavky:

1. Požadujeme, aby pro odvoz výkopků byla maximálně využita železnice vč. kralupské tratě.
2. Požadujeme, aby pro odvoz výkopků bylo minimalizováno využití silniční dopravy.
3. Doporučujeme pro odvoz výkopků využití vodní dopravy z přístavu Holešovice.
4. Požadujeme z hlediska zařízení staveniště prověřit a minimalizovat zábor ploch na Prašném mostě (Park Marie Terezie, Morávkův park, Dejvické nádraží).
5. Upozorňujeme na nutnost respektování majetkových poměrů v oblasti zařízení staveniště u Strnadových zahrad.
6. Požadujeme, aby větrací šachta u střešovické vodárny byla řešena co nejohleduplněji k okolní zástavbě.

Z hlediska dopravy a životního prostředí:

Dopady na životní prostředí budou diametrálně odlišné v době výstavby a následně v době provozu. Je nesporné, že odhadovaný počet denních spojů (355; s nákladní dopravou se nepočítá) může v některých lokalitách zapříčinit možné zvýšení hlukové zátěže, příp. vibrací, tyto stavy ale bude možné eliminovat (na náklady investora) až po vlastním zahájení pravidelného provozu. Jedním z primárních cílů této stavby je omezení dostředných cest prostředky IAD a regionální hromadné dopravy a její záchyt již před hranicemi rostlého města. Zde je třeba, nicméně, podotknout, že souběžně s nabídkou kvalitní kapacitní dopravy musí být řešena i otázka tarifů a optimálních dopravně inženýrských opatření, která učiní hromadnou dopravu pro uživatele atraktivní a konkurenceschopnou. V současné, poněkud nepřehledné situaci, nelze spolehlivě predikovat cenový vývoj jak u kapalných paliv, tak i u elektrické energie. Tyto faktory mohou v krajním případě celý záměr částečně znehodnotit, např. tím, že cena jízdného cestující od použití hromadné dopravy spíše odradí.

Realizace záměru přispívá nepochybně i ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, např. tím, že jsou rušeny stávající úrovněvé přejezdy/přechody. V řešeném úseku jsou to přejezdy ulic U přechodu, U dráhy a Nad zahradnictvím. V dalším stupni dokumentace je třeba zohlednit lokální potřeby a v některých případech se zabývat možnými adekvátními náhradními trasami za rušené příčné vazby. Místa křížení budou rekultivována, demontáž výstražné signalizace přispěje ke snížení místní hlukové zátěže. Dočasnou zátěží bude nezbytné zřízení stavebních dvorů (Dejvice, Veleslavín), betonárek a dalších zařízení stavenišť. Dle PD bude dočasně zabrána i plocha dnešního autobusového obratiště u stanice „Nádraží Veleslavín“, kde by v té době měla být ukončena kapacitní trolejbusová trať na Letiště VH; vzhledem k silné přestupní vazbě na metro bude proto nezbytné najít pro linku vhodný prostor (za předpokladu, že v této etapě nebude již zprovozněna modernizovaná železnice v úseku žst. Praha-Veleslavín – žst. Letiště VH). Za nepřilíší šťastné lze považovat umístění ZS do Morávka parku a na plochu u sochy Marie Terezie (tato tzv. Mezideponie IV. je označena jako záložní), o čemž je pojednáno ještě v rámci dalšího textu. Zde je nutné ovšem podotknout, že dosud není znám dodavatel stavby a proto ani Zásady organizace výstavby nejsou dopracovány do větších podrobností. Obecně je odhadováno, že bude vytěženo cca 790 tis. m³ rubaniny, z čehož cca 670 tis. m³ bude jako přebytek nutno odvézt na dosud neurčenou deponii (skládku). Stavba si vyžádá (odhadem) cca 190 tis. m³ betonů (betonárky budou součástí ZS v Dejvicích a ve Veleslavíně). Investor předpokládá, že převážnou část rubaniny odveze nákladními vlaky. Při předpokládaném denním výkonu 2.500 m³ rubaniny to znamená nákladku cca 80 speciálních vagonů/den. Dílčí transporty, realizované nákladní dopravou, ale vyloučit zcela nelze (s lodní dopravou není uvažováno). Předložená dokumentace neobsahuje detailní dopravní opatření po dobu výstavby tohoto úseku, není proto známo, jak bude řešena náhradní doprava v době, kdy bude vlaková doprava mezi žst. Praha-Dejvice a žst. Praha-Veleslavín zcela vyloučena. Nelze proto vyloučit dočasnou zátěž území náhradní autobusovou

dopravou. Lze konstatovat, že i když se jedná o jednu z největších dopravních staveb na území městské části za poslední léta, pozitiva, která přinese, plně vykompenzují cca 4-leté období výstavby a jejich případných dopadů na životní prostředí.

Záměr si vyžádá jak trvalý, tak dočasný zábor zemědělského půdního fondu v předpokládaném rozsahu cca 0,4 ha. Zábořem bude dotčena půda III. třídy ochrany, tedy půda s průměrnou produkční schopností, kterou je možné využít pro výstavbu a jiné nezemědělské způsoby využití. Odnětí pozemků či jejich částí ze zemědělského půdního fondu je třeba řešit v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění. Považujeme za nezbytné, aby bylo v případě ploch dotčených trvalým zábořem řešeno, kde bude skrývka vrchní kulturní vrstvy půdy, popřípadě i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy, deponována a k jakým účelům bude využita (zvážení například jejího využití v rámci plánované zelené radiály).

Předkládaná dokumentace k záměru již zahrnuje dendrologický průzkum včetně návrhu kácení dřevin a náhradní výsadby, resp. sadových úprav. Konkrétně je počítáno s kácením celkem 96 ex. dřevin rostoucích mimo les s obvodem kmene větším než 80 cm ve výšce 130 cm nad zemí (dále jen „ve výčetní výšce“) a 4.331 m² zapojených porostů dřevin (celkem 15 skupin) – ke kácení těchto dřevin je třeba disponovat povolením, resp. souhlasným závazným stanoviskem, příslušného orgánu ochrany přírody. Dále je navržena přesadba 55 ex. dřevin a kácení celkem 24 ex. solitérních dřevin s obvody kmenů menšími než 80 cm ve výčetní výšce.

Ke kompenzaci kácením vzniklé ekologické újmy je navržena náhradní výsadba v počtu 192 ex. dřevin o obvodech kmínků 14-16 cm ve výšce 100 cm nad zemí (bez bližší druhové specifikace, umístění je definováno prozatím pouze parcelními čísly pozemků, na něž má být náhradní výsadba provedena). Co se týče navrhovaných dendrometrických parametrů výsadeb, jsme ochotni akceptovat i menší rozměry, a to především v kontextu v posledních letech častějších déle trvajících období sucha, nicméně přesto považujeme za nezbytné uvažovat s výsadbami o obvodech kmínků min. 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí (i s ohledem na možnost kompenzace vzniklé ekologické újmy z pohledu kvantitativního – viz níže).

Nutno poznamenat, že nesouhlasíme se zařízeními staveniště a s dočasnými stavbami tam, kde se vyskytují dřeviny (tj. prakticky veškerá uvažovaná zařízení staveniště dle příslušného situačního výkresu), které by mohly být tímto ohroženy, či snad dokonce káceny, totéž platí i pro obslužné komunikace, odvětrávací šachty apod., zde však lze dosáhnout v odůvodněných případech kompromisu či konsensu, bude-li doložena adekvátní argumentace, proč nelze daný stavební objekt realizovat v jiné podobě, která by byla vůči dřevinám ohleduplnější, přičemž pro každou jednotlivou *kolizní* dřevinu musí být detailně popsán důvod kácení, proč ji v daném případě nelze ochránit a proč nelze lokálně řešit stavební objekt jiným způsobem. Zde nacházíme mimo jiné oporu v závěrech zoologického průzkumu, které uvádí, že je nutno minimalizovat přímé zásahy do porostů dřevin i ve vazbě na význam kvetoucích druhů dřevin pro florikolní hmyz a následně pro potravní niku některých hmyzožravých druhů ptáků. Dále se ohrazujeme vůči formulaci v rámci písemné části předkládaného projektu, která uvádí, že kácení zeleně je vyvoláno jednak realizací stavebních objektů, demolicí stávajících objektů, ale i aktuálním stavem jednotlivých dřevin. K tomuto uvádíme, že bezpečnostní důvody mohou být podpůrným důvodem pro kácení (např. pro úvahu nad veřejným zájmem na zachování dřeviny), nicméně dřevina vždy musí být zároveň v kolizi s některým stavebním objektem, neboť povolování kácení dřevin z jiných než stavebních důvodů vydává příslušný orgán ochrany přírody v samostatném správním řízení, zatímco ke kácení pro účely stavebního záměru povolovaného v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení je vydáváno závazné stanovisko. Kvitujeme nicméně s povděkem, že předběžný harmonogram prací respektuje vegetační období pro případné kácení dřevin.

Požadujeme dále, aby se zpracovatel projektové dokumentace pro další stupeň řízení zabýval kácením dřevin vzniklou ekologickou újmou, zejména úvahou o tom, zda ji lze navrženými sadovými úpravami v daném počtu reálně kompenzovat (do celkové ekologické újmy je zcela nezbytné zahrnout i kácené zapojené porosty), neboť tato újma musí být adekvátně nahrazena odborně zpracovaným projektem sadových úprav. Náhradní výsadba je v současné době jediným zákonem předpokládaným způsobem kompenzace ekologické újmy vzniklé kácením dřevin rostoucích mimo les. Dodáváme pouze, že kácené dřeviny mají zpravidla vždy vyšší hodnotu než ty nově vysazené, čemuž musí odpovídat náhradní výsadba, která musí nutně zohlednit to, že nově vysázené dřeviny nemohou rychle nahradit v plnění všech funkcí pokácené vzrostlé stromy, neboť právě vzrostlé stromy, se všemi svými lety vzniklými defekty, poskytují habitat pro různé druhy organismů. Je třeba, aby další stupeň projektové dokumentace již obsahoval konkrétnější návrh sadových úprav (druhá skladba může být

řešena variantně, což umožní následnou možnost úpravy projektu bez potřeby změny územního rozhodnutí). V případě dospění k závěru, že nebude možné plně kompenzovat vzniklou ekologickou újmu předestřeným návrhem výsadeb v rámci zelené radiály, požadujeme, aby byl ze strany investora, potažmo zpracovatele projektové dokumentace, s dostatečným předstihem aktivně projednán s příslušným orgánem ochrany přírody doplňující návrh náhradních výsadeb na dalších pozemcích ve správním obvodu Městské části Praha 6.

Dále požadujeme, aby již do projektové dokumentace pro územní řízení byly zapracovány konkrétní způsoby ochrany dřevin v nejbližším okolí stavby, které by měly být zpracovány na základě skutečného zaměření zachovávaných dřevin a s ohledem na jejich vzdálenost vůči stavebním objektům, předpokládaným výkopům či zařízením staveniště.

Rovněž vzhledem k navrhovaným přesadbám žádáme, aby již do projektové dokumentace pro územní řízení byl zapracován harmonogram přesazovacího procesu včetně přesné lokalizace místa, kam budou tyto dřeviny finálně umístěny (budou-li mladé výsadby například deponovány s tím, že budou opětovně umístěny na původní stanoviště, musí být tento proces podrobně popsán), přičemž podotýkáme, že je nutné si uvědomit, že tyto dřeviny v místě, kde se nyní nacházejí, kompenzují dřívějším kácením vzniklou ekologickou újmu, tedy by měly být přesazeny, a to v co nejmenší vzdálenosti od jejich stávajícího stanoviště.

Upozorňujeme, že při případném umísťování nových zemních tras infrastruktury, musí jejich umístění být vždy v souladu pražskými stavebními předpisy, tedy ve zpevněných plochách, pouze ve výjimečných případech mohou být umísťovány při okraji ploch zeleně.

Dále spíše informativně upozorňujeme, že v písemné části předkládaného projektu jsou zmiňovány některé normy, které již nejsou platné (a to více než deset let) – např. ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech, která byla nahrazena normou ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, která byla vydána v termínu 02/2006.

Jak již bylo zmíněno výše ve vztahu ke kácení dřevin, ze zoologického průzkumu vyplývá, že v souvislosti s ochranou živočichů je nutno minimalizovat přímé zásahy do porostů dřevin a minimalizovat jejich kácení jen na zcela nezbytně odůvodněný rozsah, přičemž i toto kácení je nutno řešit striktně pouze v období vegetačního klidu. Z pohledu ochrany fauny je dále zásadní řešit skryvky pro přípravu území mimo reprodukční období, tedy mimo druhou polovinu března až první polovinu srpna kalendářního roku, zejména i z důvodu výskytu plazů v areálu bývalé teplárny (v dané lokalitě je nicméně dle našich zjištění plánován jiný stavební záměr, tedy je možné, že již v době zahájení přípravných prací nebude nutné takového opatření, zatím je však vycházeno ze současného stavu).

V případě demolice stávajících objektů pak ve vztahu k ochraně živočichů požadujeme doložit průzkum k výskytu synantropních druhů ptáků, zejména rorýse obecného (lat. *Apus apus*), či výskytu netopýrů (lat. *Microchiroptera*) v těchto objektech, a v případě zjištění jejich výskytu, musí být tato skutečnost zohledněna v harmonogramu prací, ale i návrh kompenzace ztráty hnízdních příležitostí a úkrytů zpracovaný odbornou osobou (ornitologem, zoologem).

K problematice odpadů uvádíme, že jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, je třeba s odpady zacházet podle jejich skutečných fyzikálně chemických vlastností, nakládat s nimi dle platné legislativy. Při terénních úpravách smí být využita pouze čistá (odpadními látkami nekontaminovaná) výkopová zemina.

V rámci zařízení staveniště, resp. realizace stavby, je uvažováno s užitím (mobilních) dieselagregátů. Tato varianta však není podrobně rozpracována, proto uvádíme, že je v dalším stupni projektové dokumentace nutno jasně specifikovat, v jakých případech budou tato zařízení užívána (zda jen coby záložní, či tam, kde nebude možné napojení na rozvody elektřiny atp.), a dále jasně definovat technické parametry zařízení, s nimiž je počítáno. Ze závěrů rozptylové studie logicky vyplývá, že nejvyšší příspěvky k imisní zátěži pevnými látkami budou dosahovány v prostorech zařízení staveniště, právě tam by tedy měla být aplikována opatření ke snížení prašnosti (viz níže). V etapě výstavby by pak neměly být překračovány hodnoty stanovených imisních limitů jednotlivých látek, pouze v případě benzo(a)pyrenu se předpokládají hraniční či mírně překročené hodnoty. Je však nezbytné uvést, že limitní hodnotě této látky se například v roce 2020 dle ČHMI blížila velká část území hlavního města Prahy, přičemž příčiny zatížení ovzduší na území hlavního města Prahy v případě této látky jsou různé a nezanedbatelný podíl má na něm také dálkový přenos částic, a to často i z velmi vzdálených oblastí, zejména ze Středočeského kraje, v menší, nicméně přesto nezanedbatelné míře, se na zatížení ovzduší touto škodlivou látkou podílí automobilová doprava, přičemž modernizovaná trať jako taková by po uvedení do provozu měla působit směrem ke snížení

individuální automobilové dopravy v dané oblasti. Předkládanou rozptylovou studií jsou navržena konkrétní kompenzační opatření pro etapu výstavby, konkrétně vypracování zásad organizace výstavby, které z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší budou obsahovat požadavky jako např. zajištění mezideponií prашného materiálu ochrannými sítěmi, geotextilií či dočasným zazeleněním, zajištěno zkrápění staveništních ploch v případě sucha, apod.

Dieselagregáty, stejně tak jako plochy zařízení staveniště, či staveništní dopravu lze chápat jako dočasné zdroje znečišťování ovzduší. Emise, související se stavební činností, je pak možné omezit vhodnou organizací staveniště a přijetím konkrétních ochranných opatření jako je například zkrápění apod. Požadujeme, aby byl v souladu s návrhem v rozptylové studii v dalším stupni projektové dokumentace vypracován návrh opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti (zapracování opatření z Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Aglomerace Praha). Je nutné, aby bylo při stavební činnosti postupováno v souladu s Metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ a aby byla přijata opatření pro minimalizaci prašnosti a emisí ostatních znečišťujících látek (viz popsané zkrápění ploch, čištění komunikací atp.). Z hlediska akustické pohody ze závěrů hlukové studie vyplývá, že po realizaci stavby bude situace oproti současnému stavu zlepšena, při samotné stavební činnosti však může dojít v některých lokalitách k překročení limitů. V daném případě se tedy jeví jako nezbytné dodržet obecně platná protihluková opatření explicitně popsaná v závěrech akustické studie.

Po prostudování dokumentace záměru shrnujeme, že s navrženou trasou a stavbou lze obecně z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí souhlasit za předpokladu splnění výše uvedených požadavků a podmínek, nesouhlasíme však s předkládanou podobou zařízení staveniště.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko městské části k územnímu řízení.

Mgr. Ondřej Kolář
starosta MČ Praha 6

