



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SŽn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-0442488/2011/OOPN/IEIA/777-2/Nov Ing. Novotný/4278 24.08.2011

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

Název: Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)

Zařazení záměru dle zákona:
Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.3

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 2, Praha 4, Praha 10, Praha 12, Praha-Kunratice, Praha-Libuš
katastrální území: Kamýk, Krč, Kunratice, Lhotka, Libuš, Michle, Nusle, Písnice, Vinohrady, Vršovice

Oznamovatel:

IDS Praha a.s. (IČ: 60194260; Praha 2, Na Moráni 3/360, PSČ 128 00)

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem záměru výstavba trasy I.D metra v Praze v úseku Náměstí Míru - Depo Písnice. Trasa bude zahrnovat stanice Náměstí Míru, Nám. Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice, Depo Písnice. Celková délka trasy je 10,5 km.

Stavba je etapizována na následující provozní úseky:

<i>Provozní úsek</i>	<i>Délka</i>	<i>Zahájení stavby(provozu)</i>
I.D1 Pankrác - Nové Dvory	4,1 km	rok 2014 (2018)
I.D2 Nové Dvory - Depo Písnice (včetně depa)	3,7 km	rok 2017 (2021)
I.D3 Pankrác - Náměstí Míru	2,7 km	rok 2019 (2024)

V lokalitách vybraných stanic trasy I.D jsou navrženy přestupní uzly mezi jednotlivými druhy dopravy.

Hlavní terminálové stanice z tohoto hlediska představuje stanice Depo Písnice, Písnice a částečně Nemocnice Krč.

Přestupní stanice mezi novou trasou a stávajícími trasami metra představuje stanice Pankrác (trasa C) a Náměstí míru (trasa A).

Sídlo: Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
E-mail: oop@cityofprague.cz

tel.: +420-236 004 245
fax: +420-236 007 074

Přestupní vazby na tramvajovou dopravu jsou pak zajištěny ve stanicích Náměstí Míru, Náměstí brí Synků, Pankrác (podmínka prodloužení TT Pankrác) a Libuš (podmínka prodloužení TT Modřany).

Parkoviště P+R je umístěno u stanic Depo Písnice (800 stání), Písnice (400 stání), Nové Dvory (162 stání) a Nádraží Krč (145 stání). Ve stanici Nádraží Krč je rovněž zajištěna přestupní vazba na železniční dopravu. U stanice Písnice je navržen autobusový terminál s 5 odstavnými stánkami. U stanice Depo Písnice je navržen autobusový terminál s 20 odstavnými stánkami a 2 odjezdovými. V rámci povrchových úprav u Depa Písnice dojde k vybudování parkoviště pro zaměstnance s kapacitou 110 míst. Údaje o počtech plánovaných parkovacích stání se však v různých částech oznámení rozcházejí.

Seznam stavebních oddílů a stavebních objektů úseku trasy I.D1

- SOD 11 Stanice Pankrác (PAD)
- SOD 12 Traťový úsek Pankrác - Olbrachtova (PAD-OL)
- SOD 13 Stanice Olbrachtova (OL)
- SOD 14 Traťový úsek Olbrachtova – Nádraží Krč (OL-NAK)
- SOD 15 Stanice Nádraží Krč (NAK)
- SOD 16 Traťový úsek Nádraží Krč - Nemocnice Krč (NAK-NEK)
- SOD 17 Stanice Nemocnice Krč (NEK)
- SOD 18 Traťový úsek Nemocnice Krč - Nové Dvory (NEK-ND)
- SOD 19 Stanice Nové Dvory (ND)
- SOD 50 Dispečink trasy metra D
- SOD 51 Společné objekty trasy I.D1
- SOD 61 Lávka přes žel. stanici Krč
- SOD 62 Parkoviště P+R u žel. stanice Krč
- SOD 63 Parkoviště P+R u stanice Nové Dvory
- SOD 71 Spojka C-D

Seznam stavebních oddílů a stavebních objektů úseku trasy I.D2

- SOD 21 Traťový úsek Nové Dvory – Libuš (ND-LI)
- SOD 22 Stanice Libuš (LI)
- SOD 23 Traťový úsek Libuš – Písnice (LI-PI)
- SOD 24 Stanice Písnice (PI)
- SOD 25 Traťový úsek Písnice - Depo Písnice (PI-DPI)
- SOD 26 Stanice Depo Písnice (DPI)
- SOD 2 Depo Písnice (DEPO)
- SOD 52 Společné objekty trasy I.D2
- SOD 64 Parkoviště P+R u stanice Písnice vč. komunikace a úpravy kruhové křižovatky
- SOD 65 Autobusový terminál u stanice Písnice
- SOD 66 Parkoviště P+R u stanice Depo Písnice
- SOD 67 Autobusový terminál u stanice Depo Písnice vč. komunikace

Seznam stavebních oddílů a stavebních objektů úseku trasy I.D3

- SOD 31 Traťový úsek Pankrác – Náměstí bratří Synků (PAD-NBS)
- SOD 32 Stanice Náměstí Bratří Synků (NBS)
- SOD 33 Traťový úsek Náměstí Bratří Synků – Náměstí Míru (NBS-NMD)
- SOD 34 Stanice Náměstí Míru (NMD)
- SOD 53 Společné objekty trasy I.D3
- SOD 68 Úpravy tramvajových tratí u st. Náměstí Míru

Záměr je navržen jako invariantní.

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků.

Oznámení záměru (duben 2010) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona společností SUDOP PRAHA a.s. pod vedením Ing. Kateřiny Hladké, Ph.D., držitelky autorizace dle zákona. V oznámení je proveden rozbor očekávaných vlivů s tím, že některé údaje o záměru (vodovodní a kanalizační přípojky) a výsledky přírodovědného průzkumu, zhodnocení vlivů na veřejné zdraví a krajinný ráz (včetně vizualizací) bude součástí dokumentace podle přílohy č. 4 k zákonu. Na základě v současné době dostupných údajů o záměru a dotčeném území je zpracovateli oznámení záměr označen pro dané území jako únosný a přijatelný (str. 221 oznámení).

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže významně ovlivnit evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (viz stanovisko OOP MHMP ze dne 22. 11. 2010 SZn. S-MHMP-0908660/2010/1/OOP/VI/).

K předloženému oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- hlavní město Praha (vyjádření č.j. MHMP 5325/2011 ze dne 25. 7. 2011),
- městská část Praha 2 (vyjádření zn. MCP2/056144/2011/ODUR-OUR/Haj ze dne 16. 6. 2011),
- městská část Praha 12 (vyjádření zn. P12 18731/2011/OŽP/Ta, č.j. P12 21254/2011/OŽP/Ta ze dne 27. 6. 2011),
- městská část Praha-Libuš (vyjádření č.j. 2192/11 ze dne 17. 6. 2011),
- obec Kamenice (vyjádření č.j. 03256/11 ze dne 20. 6. 2011),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (vyjádření č.j. HSHMP 24642/2011, sp. značka S-HSHMP 24642/2011/07514 ze dne 20. 6. 2011),
- Česká inspekce životního prostředí (vyjádření zn. ČIŽP/41/IPP/1108684.001/11/RJX ze dne 21. 6. 2011),
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření SZn. S-MHMP-0442488/2011/1/OOP/VI ze dne 1. 8. 2011 vyjádření SZn. S-MHMP/487554/11/OOP/XI/422/11/Pol ze dne 15. 6. 2011),
- odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření č.j. MHMP 465 928/2011/Rad ze dne 13. 6. 2011),
- „Sdružení-Občanská iniciativa Pankráče“, Pankráčská společnost, Tilia Thákurova, o.s., Ateliér pro životní prostředí, o.s. (vyjádření ze dne 19. 6. 2011).

Městské části Praha 4 a Praha 10 se k záměru nevyjádřily.

Přímý požadavek zpracovat dokumentaci ve smyslu § 8 je obsažen ve vyjádřeních hlavního města Prahy, městské části Praha-Libuš, České inspekce životního prostředí a ve společném vyjádření občanských sdružení.

Obec Kamenice své vyjádření pojímá jako vyjádření k dokumentaci ve smyslu § 8 zákona a požaduje tuto dokumentaci doplnit. Probíhající řízení je však ve fázi zjišťovacího řízení, kdy jednotliví účastníci mají možnost se vyjádřit k oznámení zpracovanému podle přílohy č. 3 k zákonu. Smyslem zjišťovacího řízení je však rozhodnout, zda záměr bude posuzován podle zákona a upřesnit informace, které je vhodné uvést do dokumentace. Z tohoto důvodu považuje příslušný úřad vyjádření obce Kamenice jako vyjádření ve smyslu požadavku posuzovat záměr.

V rámci jednotlivých vyjádření jsou zejména připomínky k samotnému řešení záměru, jeho realizaci a k provedení návazných investic. Další připomínky se týkaly vlivů na faunu, flóru (dřeviny), krajinu, ekologickou stabilitu, významné krajinné prvky, vodu, půdu, akustickou situaci, kvalitu ovzduší a z toho vyplývajících vlivů na veřejné zdraví. Kopie vyjádření jsou přílohou tohoto závěru.

Závěr:

Záměr „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)“ naplňuje dle bodu 9.3, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)“

b u d e p o s u z o v á n

podle č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplývá, že se jedná o záměr, jehož realizace i provoz významným způsobem ovlivní jednotlivé složky životního prostředí, a to jak přímo, tak i nepřímo (změnou dopravy v území apod.).

Příslušný úřad proto požaduje zpracovat dokumentaci a při jejím zpracování využít všechny relevantní připomínky uplatněné k oznámení. Kopie všech vyjádření jsou nedílnou součástí tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Zároveň je třeba sjednotit údaje o plánovaném počtu parkovacích stání u jednotlivých stanic. Vstupní údaje pro jednotlivá hodnocení musí taktéž odpovídat těmto sjednoceným hodnotám.


Tam, kde dochází k výrazným zásahům do vegetace, významných krajinných prvků, územních systémů ekologické stability, vodních toků, záborům půdy apod., příslušný úřad navrhuje ve smyslu § 7 odst. 5 zákona zpracovat varianty řešení záměru s cílem nalézt nejvhodnější řešení z hlediska životního prostředí. Z tohoto pohledu se jako

nejproblematictější jeví provedení stanice Nádraží Krč, kde se nabízí zhodnotit i „podpovrchovou variantu“.

S ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 17 výtisků.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1


Ing. Josef P a v l í k
ředitel odboru

Příloha: kopie vyjádření k oznámení



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Josef Nosek
Náměstek primátora hlavního města Prahy



MHMPP04WUZI8

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Odbor ochrany prostředí	
Vase č.j. 5325/2011	
Hlavní Č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne: 28-07-2011	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh

V Praze dne 25.7.2011

5325/2011 MHMP/ 0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov

Č.j. 5325/2011

Vážená paní vedoucí,

zasíláme Vám vyjádření územního samosprávného celku ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, záměru „**Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)**“

Hlavní město Praha má k předloženému oznámení připomínky.

Veškeré připomínky, upozornění a doporučení jsou rozvedeny ve vyjádření dále.

S předloženým záměrem **souhlasíme** za předpokladu splnění výše uvedených podmínek. Vznesené připomínky, doporučení a upozornění požadujeme zařadit do závěrů zjišťovacího řízení a chybějící údaje by měly být doplněny v rámci dokumentace EIA.

S pozdravem

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Vážená paní
Ing. Jana Cibulková
Vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákonů č. 93/2004 Sb., č. 163/2006 Sb., č. 186/2006 Sb., č. 216/2007 Sb., č. 124/2008 Sb., č. 436/2009 Sb., č. 223/2009 Sb. a zákona č. 227/2009 Sb. **„Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)“**

Charakteristika záměru

Předložený záměr je zařazen dle zákona číslo 100/2001 Sb., do kategorie II, přílohy č. 1 zákona, bodu 9.3 – Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek. Záměr byl zařazen do kategorie II, záměry vyžadující zjišťovací řízení. Oznámení je zpracováno podle přílohy č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba prvního provozního úseku trasy D metra. Úsek je řešen v koridoru od stanice Náměstí Míru na trase A přes Nusle, Pankrác, Krč do Nových Dvůrů, Libuše a Písnice, včetně depa s další novou stanicí. Na tomto provozním úseku je navrženo celkem 10 stanic metra, a to: Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuše, Písnice a Depo Písnice.

Vyjádření hl. m. Prahy k oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)“

Obecné připomínky:

Nová trasa D pražského metra výrazným způsobem zkvalitní propojení části jižního sektoru Prahy s její centrální oblastí spolehlivým, kapacitním a zároveň ekologickým systémem veřejné hromadné dopravy. Svým významem přesáhne i hranice Prahy. Nová trasa metra přispěje rovněž ke snížení počtu autobusových spojů PID, vytvoří atraktivní konkurenční alternativu vůči IAD v dotčené oblasti a přispěje tím k částečnému snížení automobilového zatížení na mnoha komunikacích v urbanizovaném území. Stavba rovněž nabídne nový kapacitní terminál příměstské dopravy na samé hranici Prahy pro zachycení zátěží z rozrůstající se rezidenční příměstské oblasti. Z urbanistického hlediska je výstavba trasy D metra naplněním rozvojové osy města ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a jde o zásadní strategickou investici města s pozitivním přínosem pro mobilitu obyvatel města a jeho návštěvníků.

Z hlediska souladu s ÚP hl. m. Prahy upozorňujeme, že v současné době probíhá projednání celoměstsky významné změny ÚP hl. m. Prahy Z 2440/00 za účelem upřesnění trasy D metra. Relevantní posouzení souladu navržené trasy D metra s platným ÚP bude možné učinit na základě výsledků projednání a schválení výše uvedené změny ÚP.

Z hlediska dopravy nemáme k vlastní navržené trase D metra zásadní připomínky. V rámci úprav okolí stanic metra bude třeba zajistit kvalitní podmínky pro cyklistickou dopravu. V zájmu zvýšení účinnosti systému záchytných parkovišť P+R je třeba dále sledovat možnosti zvýšení nabídky jejich kapacity primárně u stanice metra Nádraží Krč a Depo Písnice. Připomínáme, že význam systému P+R v budoucnu vzroste v souvislosti s výraznějšími regulačními opatřeními vůči individuální automobilové dopravě na území města.

Z hlediska staveništní dopravy považujeme za problém využití úseku ul. Libušské v Libuši, doporučujeme proto uvážit a vyhodnotit, zda se skutečně jedná v tomto případě o nejpříjemnější řešení. V této souvislosti upozorňujeme na chybu v grafické příloze „Dopravní trasy 1.etapa“, která je doložena v hlukové studii, kdy v legendě této přílohy je trasa staveništní dopravy (dle jiných příloh „dopravní trasa materiálu“) označena jako trasa metra.

Z akustického hlediska je na základě doložených výpočtů celkově možné konstatovat, že provoz nové trasy metra přinese mírné snížení silniční dopravy a tím i hlukové zátěže na značném území jižní části města Prahy. V místech, kde bude končit autobusová doprava u stanic metra, dojde sice k nárůstu dopravy, ale vzhledem k umístění těchto lokalit mimo obydlená území, zůstanou u nejbližší chráněné zástavby hygienické limity dodrženy.

Z hlediska ochrany ovzduší je v předloženém oznámení dokumentován pozitivní vliv provozování navrhovaného metra na kvalitu ovzduší v přilehlých oblastech. Studie dokládá, že vlivem poklesu individuální a zejména veřejné autobusové dopravy dojde ke snížení imisní zátěže v dotčeném území. Lokální navýšení imisní zátěže lze předpokládat u nového dopravního napojení přestupního terminálu u stanice metra Písnice, tento terminál je však právě navržen mimo stávající či navrženou obytnou zástavbu tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity. V průběhu výstavby je nutno dodržovat opatření na snížení emisí ze stavebního provozu.

Z hlediska krajinného rázu považujeme komentáře za dostačující pro účely oznámení EIA. Oproti tomu prozatím nekomentujeme výsledky přírodovědných průzkumů, protože tyto nebyly prováděny dostatečně dlouhou dobu (nepokryly celou vegetační dobu a období rozmnožování živočichů) a obsahují velké množství literárních údajů různého stáří. Předpokládáme, že v další fázi projektové přípravy záměru budou k dispozici aktualizovaná a upřesněná data přímo „z terénu“, takže bude možno odpovědně vyhodnotit únosnost zásahu do přírodních složek a dostatečnost případných kompenzačních opatření.

Vzhledem k několika křížením s prvky ÚSES požadujeme v další fázi projektové přípravy záměru doplnit vyhodnocení funkčnosti ÚSES v těchto místech (tzn. doložit též navržené parametry mostních objektů apod.).

Z hlediska zeleně konstatujeme, že stavba si s ohledem na svou délku vyžádá významný zásah do stávající vegetace. Podle prvotního vyčíslení se celkem jedná o kácení 6660 kusů stromů a 62469 m² plochy keřů všech dřevin bez ohledu na sadovnické zhodnocení, přičemž se počítá s částečnou náhradou výsadbami 1553 kusů stromů, cca 3600 m² plochy keřů a tzv. zelenými střechami na ploše cca 1760 m². Z uvedeného počtu kácených dřevin je méně než 10% chráněno zákonem. Početně odpovídající náhrada v trase stavby není možná, a proto dáváme ke zvážení realizovat část náhradních výsadeb i v lokalitách se stavbou nesouvisejících, samozřejmě po konzultacích s příslušnými úřady hl. m. Prahy a městských částí. V prostoru stanic se jedná o značný počet kvalitních dřevin. Doporučujeme zvážit možnost vyšší mechanické ochrany dřevin v těchto lokalitách.

Do mapové dokumentace, kde jsou zachyceny inventarizované dřeviny s návrhem na odstranění, je nutno promítnout rozsah stavby, hlavně její průmět na povrch území a pak určovat dřeviny, které bude opravdu nutné odstranit (např. stanice Krč a další úseky). V návrhu sadových úprav chybí stanovení druhové skladby dřevin. Z formálního hlediska uvádíme, že by bylo vhodné pro lepší orientaci uvádět ve všech mapových přílohách dendrologického průzkumu názvy ulic, ne jen v některých.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu v oznámení postrádáme podrobnější výčet ploch zemědělské půdy, kterých se bude dotýkat zábor vlastních půd. Trvalý zábor bude mít výměru 10,14 ha, dočasný zábor nad 1 rok 11,64 ha. Rozsah záborů bude upřesněn v dalším stupni projektové přípravy záměru. S ohledem na rozsáhlost záměru se navrhovaný zábor půdy jeví odpovídající potřebě.

Z hlediska vodních toků nemáme k posuzované dokumentaci zásadních připomínek za předpokladu, že budou zajištěna ochranná opatření uvedená v oddílu D. IV. Opatření k

prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Z hlediska stávajícího stavu resp. případných rizik stavby na povrchové a podzemní vody jsou v záměru, kapitole „D. I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody“ popsána místa křížení vodních toků (Kunratický, Botič a přítoky) a vodních nádrží s popisem a podmínkami stavby v těchto místech.

Připomínky ke konkrétním lokalitám:

Některé níže uvedené připomínky svým charakterem a podstatou směřují spíše do úrovně územního řízení, nicméně jsou zde uvedeny, aby mohly být zohledněny při aktualizaci dokumentace. S ohledem na zásadní význam stavby pro město je proto na ně již v dostatečném předstihu upozorněno, aby nedošlo ke zbytečnému prodlení v přípravě.

Podrobnější připomínky k technickému řešení stavby a lokálním úpravám povrchů okolí stanic budou uplatněny zejména ve stupni DUR předmětné stavby, z níž jsou některé grafické přílohy do oznámení doloženy, a vlastní řešení bude možné vyhodnotit v souvislosti s dalšími přílohami.

Náměstí Míru

Navržené úpravy u severního vestibulu stanice metra D Náměstí Míru na ulici Vinohradské je žádoucí ještě upřesnit. Předložený návrh předpokládá posun obrubníkové hrany jižního okraje vozovky ulice Vinohradské na úkor chodníku. Ulice Vinohradská je klasická městská třída se široce založenými chodníky a s pevnou linií obrubníkových hran v mezikřížovatkových úsecích. Tento princip by měl být narušen jen v nezbytně nutné míře. Z uvedeného důvodu doporučujeme návrh upravit tak, aby posun jižní obrubníkové hrany vozovky ulice Vinohradské na úkor stávajícího chodníku západně od křižovatky Vinohradská - Sázavská byl minimalizován, v nejlepším případě k němu nemuselo dojít.

Diskutabilní je rovněž úprava s dělicími ostrůvky u přechodů u křižovatky Vinohradská - Budečská, která sice má zlepšit podmínky pro chodce na přechodu, nicméně opět vede k porušení linie tradičně založených obrubníkových hran ulice Vinohradské s důsledkem nevhodného zúžení chodníku. V křižovatkách Vinohradská - Budečská i Vinohradská - Sázavská by bylo vhodné při jejich západní straně na ul. Vinohradské doplnit další přechody pro chodce. Zásahy do chodníků ul. Vinohradské je žádoucí minimalizovat i na úkor podmínek pro IAD. V této souvislosti je možné uvážit možnost zrušení navrženého krátkého řadícího pruhu pro levé odbočení z ul. Vinohradské do ul. Budečské.

Havlíčkovy sady

V této lokalitě je umístěno zařízení staveniště do plochy ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy, která je součástí celoměstského systému zeleně.

Tento zásah by si vyžádal kácení v rozsahu 97 ks stromů, z toho 53 ks u kterých je nutné si vyžádat příslušné povolení. Stávající dřeviny vykazují vysoké sadovnické hodnoty. Z nich jsou nejpočetněji kácením dotčeny lípy srdčité - tedy druh s dlouholetou perspektivou existence na lokalitě. Kácení se týká i dřevin v lokálním biokoridoru územního systému ekologické stability (ÚSES) L4/404 vázaném na Botič a jeho okolí. Na nevhodnost umístění tohoto řešení URM upozornil projektanty v rámci dílčích konzultací při zpracování projektové dokumentace. Rozsah staveniště by proto měl být prověřen a v maximální možné míře minimalizován v ploše parku. Požadujeme doložit detailní plán obnovy parkové plochy.

Terénní úpravy v Havlíčkových sadech nejsou okomentovány, ale lze je předpokládat. Zcela si rozporuje text v oznámení zmiňující se o zásazích pouze v nezbytném rozsahu a reálný zakres v Situačním výkrese, kdy zařízení staveniště zcela likviduje všechny stromy. Dále

upozorňujeme, že Urbanistické situace zakreslují stávající výsadby, přestože je dle Sadovnického hodnocení patrné, že vegetace bude odstraněna v celém rozsahu.

Doporučujeme prověřit přesunutí výdechu umístěného do Havlíčkových sadů na parcelní č. 45, 47/1 k. ú. Nusle, jak bylo doporučeno i v rámci konzultací během projekční přípravy.

Náměstí Bratří Synků

U jižního vestibulu stanice metra Náměstí Bratří Synků doporučujeme v rámci úprav povrchů náměstí uvážit nutnost navržených sedmi parkovacích stání ve východní části náměstí, podél pojižděného tramvajového tělesa. Přestože deficit stání v území je zřejmý, v daném případě (s ohledem na relativně malý prostor náměstí a jeho charakter) doporučujeme prioritně sledovat vytvoření kvalitního parteru, který parkující vozidla narušují. V další fázi bude třeba věnovat pozornost detailnímu řešení komunikace v jižní části náměstí se zřetelem na pohyb pěších mezi obchody a vstupy do vestibulu metra, jejichž polohu bude třeba ještě prověřit a případně upřesnit ve vztahu k definitivním úpravám náměstí a převažujícím pohybům chodců.

Pankrác

U stanice metra Pankrác je třeba do budoucna zachovat možnost pro přímý přístup pěších z jihovýchodního kvadrantu křižovatky Budějovická – Na Pankráci – Na Strži, kde se do budoucna sleduje v souvislosti s urbanizací území též zkvalitnění podmínek pro pěší.

Zařízení staveniště PAD1 je umístováno částečně do plochy zeleně a to ZMK – zeleň městská a krajinná, která je součástí celoměstského systému zeleně. Zásah v místě PAD1 si vyžádá kácení v rozsahu 369 ks stromů, převážná část kácené zeleně je v této lokalitě náletového charakteru. Doporučujeme minimalizovat rozsah staveniště a požadujeme studii následné revitalizace. Napojení zařízení staveniště na komunikační síť je třeba orientovat do křižovatky 5.května – Na Strži, aby staveništní doprava neobtěžovala svým průjezdem okolní obytnou zástavbu.

Olbrachtova

V souvislosti s řešením povrchů stanice metra Olbrachtova upozorňujeme, že koncept nového územního plánu navrhuje v ul. Jeremenkově a Olbrachtově ve vazbě na budoucí Dvorecký most přes Vltavu tzv. jižní tramvajovou tangentu. V této souvislosti pouze konstatujeme, že pokud v budoucnu by tato tramvajová trať byla realizována, dojde k úpravám uvedených komunikací včetně křižovatky Na Strži – Jeremenkova - Olbrachtova.

Nádraží Krč

Jedním z očekávaných nejvýznamnějších problematických bodů z hlediska zásahu do území je umístění stanice Nádraží Krč na mostní konstrukci nad Kunratickým potokem a částí jeho nivy, která je zde podle platného ÚP hl. m. Prahy součástí lokálního biokoridoru ÚSES L4/268. Niva bude překlenuta ne příliš vysokým mostem, resp. estakádou vlastního tělesa metra. Významný negativní zásah představuje především zahloubení koryta Kunratického potoka, vynucené výškovým řešením stavby. Zde bude nutno věnovat maximální péči výslednému řešení celého prostoru, zejména krajinářským aspektům a alespoň doplnit doprovodné porosty nově vytvořeného koryta.

Problematickým místem z hlediska zeleně je zařízení stavenišť v oblasti stanice Nádraží Krč, které vyvolá kácení v rozsahu 1426 ks stromů. Doporučujeme zvážit tak významný rozsah likvidace. Negativní zásah představuje i zahloubení koryta Kunratického potoka, mající za následek likvidaci v rozsahu 560 ks stromů. Negativní dopady do území však budou v maximální možné míře kompenzovány.

Dále klademe důraz na ozelenění okolí objektu centrálního dispečinku navrženého ve svahu mezi Jižní spojkou a ulicí V Podzámčí pro jeho lepší začlenění do místního prostoru.

V případě objektu P+R u stanice Nádraží Krč bude třeba prověřit ještě další alternativy dispozičního řešení vlastního objektu, které by jeho kapacitu navýšily. Lokalita P+R u stanice metra Nádraží Krč je výhodná svoji bezprostřední vazbou na zatíženou radiální trasu Štúrova - Pod Višňovkou - Na Strži a na Jižní spojku (jižní část Městského okruhu), která patří z hlediska IAD k nejzatíženějším komunikacím na území hl. města.

Nemocnice Krč

U stanice Nemocnice Krč doporučujeme řešení upravit vhodným způsobem tak, aby nebyla znemožněna možnost založení kvalitní veřejné rozptylové plochy kolem severního vestibulu stanice. Severní vestibul stanice metra by měl být součástí plnohodnotného klasického náměstí (veřejného prostoru), což předložené řešení zohledňuje nedostatečně. Parter je řešen spíše jako rozptýlný prostor v několika úrovních s uplatněním zelených ploch, nežli jako reálný základ pro budoucí náměstí, které je třeba považovat jako průpis kvalitní urbanistické kompozice areálu Thomayerovy nemocnice při západní hraně ulice Vídeňské. Výstupní objekt vestibulu je z tohoto pohledu předdimenzovaný, plochu budoucího náměstí by degradoval, neumožňuje přizpůsobit se v další etapě parteru sledovaného náměstí.

Detailní posouzení navrženého řešení bude možné až na základě doložených příčných a podélných řezů. Z doložených příloh je však zřejmé, že rozsah parkovacích podlaží nad nástupištěm této stanice metra bude třeba v zájmu zajištění podmínek pro vytvoření sledované budoucí veřejné pochozí plochy redukovat. Příjezd do parkovacích podlaží nad touto stanicí i navazující úpravy povrchu je třeba chápat jako stavbu dočasnou.

Nové Dvory

U jižního vestibulu stanice Nové Dvory je třeba zajistit kvalitní dostatečně dimenzované rozptylové plochy pro chodce, respektive cestující veřejnost. Z uvedeného důvodu je třeba navržené parkoviště o kapacitě 17 parkovacích stání u objektu stávající pošty zrušit nebo alespoň minimalizovat.

Likvidace několika málo dřevin rostoucích severně od ul. Chýnovské, v trase převážně nefunkčního interakčního prvku ÚSES (I6/373), je akceptovatelná. Požadujeme po ukončení stavby metra v této lokalitě založit zmíněný interakční prvek v maximálně možném rozsahu.

Libuš

U stanice Libuš považujeme za pozitivní princip povrchového vestibulu, který nepočítá s využitím stávajícího problematického podchodu pod ulicí Novodvorskou. Okolí vestibulu ovlivní budoucí urbanizace u stanice metra i nová tramvajová trať. Je proto logické rozsah povrchových úprav u vestibulu v rámci stavby metra řešit úsporně. Přesto však doporučujeme návrh ploch pro chodce doplnit o úsek nové stezky pro pěší od vestibulu jihozápadním směrem k ulici Novodvorské tak, aby trasa od vestibulu ke stávajícímu přechodu přes ul. Novodvorskou byla co nejkratší.

Písnice

Parter stanice nezohledňuje pěší propojení ze stanice směrem k rozvojovým plochám mezi Kunratickou spojkou a parkovištěm P+R.

Z hlediska technické infrastruktury upozorňujeme, že navrhovaný rozsah parkoviště u stanice Písnice (resp. jeho severní části) není v souladu s obecným požadavkem PREdistribuce, a.s., aby plochy parkovišť nezasahovaly do prostoru ve vodorovné vzdálenosti 5 m od krajního vodiče nadzemního vedení VVN 110 kV (měřené kolmo na vedení). Tuto záležitost je nutno se společností PREdistribuce, a.s. projednat a rozsah parkoviště případně upravit.

Depo Písnice

Trasa se v prostoru mezi Kunratickou spojkou a ul. V zákopech dostává do kolize s pásem rezervovaným v ÚP pro regionální biokoridor ÚSES R4/42. Uvažované řešení (metro nadejde ÚSES na estakádě) je potenciálně akceptovatelné, pokud bude zajištěn průchod biokoridoru v potřebných parametrech (alespoň 40 m šíře s přípustným místním zúžením) a zachová jeho kontinuitu (metro nebude tvořit bariéru průchodu). Průchod jedné z kolejí biocentrem ÚSES L2/137 má být v podobě tunelu těsně pod dnem retenční nádrže (RN). Také toto řešení je podmíněně možné, pokud bude povrch nad tunelem uveden do podoby přírodního dna nádrže či ozeleněného stavu (mimo trvalé nadržení RN). Prvky ÚSES v okolí stavby je nutno založit, respektive po ukončení stavby obnovit a zajistit jejich funkčnost.

Jelikož část trasy metra zde již zasahuje do přírodního parku Modřanská rokle – Cholupice, požadujeme ozelenit okolí mostního vedení metra formou kompaktních výsadeb.

Okolí koncové stanice metra Depo Písnice s terminálem veřejné dopravy představuje významný dopravní uzel, který by měl reprezentovat Prahu na příjezdu do města. Optimalizaci řešení terminálu veřejné dopravy u Depa Písnice je proto třeba věnovat odpovídající pozornost. V této souvislosti by bylo žádoucí doložit též alternativní řešení na uspořádání daného prostoru, aby bylo možné nejlepší návrh vyhodnotit.

U stanice metra Depo Písnice je význam systému P+R dán polohou koncové stanice metra na jižním okraji Prahy a zde by kapacitní záchytný parking P+R měl především vytvořit podmínky k zachycení části IAD směřující do Prahy z regionu. Navržená kapacita 800 stání u stanice Depo Písnice je reálná, zároveň by zde měla být zachována do výhledu možnost navýšení kapacity tohoto záchytného systému. Ve vztahu k obsahu oznámení upozorňujeme, že na str. 37 oznámení je uvedena kapacita záchytného parkoviště P+R u stanice Depo Písnice hodnotou 210 stání, což by bylo naprosto nedostatečné a považujeme tento údaj za omyl.

ZÁSTUPCE STAROSTKY

Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

Váš dopis značky
S-MHMP-0442488/2011/
OOP/VI/EIA/777-1/Nov

Naše značka
MCP2/056144/2011/
ODUR-OUR/Haj

Vyřizuje / oddělení / tel.
P.Šandová/ODUR-
OÚR/4241

V Praze dne
16.6.2011

Věc: Vyjádření k zjišťovacímu řízení záměru podle zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“

Městská část Praha 2 obdržela dne 1. 6. 2011 informaci o zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k záměru „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“.

Trasa metra D a její realizace se dotkne na území MČ Praha 2 zejména dvou parků - Riegrových sadů a Perucké stráně při Havlíčkových sadech a lokality obytné zástavby kolem Sázavské a Slezské ulice. V Riegrových sadech je umístěn větrací objekt metra, v Perucké stráni při Havlíčkových sadech je plánována odtěžovací jáma a rozsáhlý zábor zařízení staveniště a při ulici Sázavská bude dotčena obytná zástavba realizací vestibulu přestupní stanice Náměstí Míru.

Dle předložené dokumentace je v Riegrových sadech navrženo kácení 11 ks převážně méně hodnotných stromů.

Na Perucké stráni má dle záměru dojít k masivnějšímu kácení 97 ks stromů. V předložené PD není dostatečně argumentováno, proč dochází k tomuto masivnějšímu kácení i hodnotnějších dřevin.

V Sázavské ulici dochází ke kácení části stromořadí – 11 ks stromů.

Městská část Praha 2 jako dotčený územní samosprávný celek ve smyslu § 6 odst. 6 a 7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, podporuje výstavbu trasy I.D a ke zjišťovacímu řízení záměru „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“ sděluje, že:

1. zveřejnila informaci k zjišťovacímu řízení záměru podle zák. č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“ na úřední desce (fyzické i elektronické) ve dnech od 1. 6. 2011 do 22. 6. 2011.
2. uplatňuje následující připomínky:

- MČ žádá o přehodnocení a částečné omezení rozsahu kácení především hodnotnějších stromů v lokalitě Perucké stráně při Havlíčkových sadech (zároveň upozorňuje, že zde ke kácení dochází i na pozemcích, které nejsou v plné míře vlastnický svěřeny MČ Praha 2)
- MČ žádá o maximální možné omezení rozsahu záboru zeleně Perucké stráně a zachování fungující pěší dostupnosti dotčené lokality zejména ve směru Perucká ul. – vstup do Havlíčkových sadů z Perucké stráně (využíváno svatebčany při obřadech v Havlíčkových sadech) a ve směru z horní části ulice Perucká (nad strání) do dolní části ulice Perucká
- MČ žádá, aby rozhodování o umístění náhradní výsadby za kácení na území MČ Praha 2 probíhalo v součinnosti a za konzultace s odd. správy veřejné zeleně MČ Praha 2
- MČ žádá, aby náhradní výsadba za kácení stromů ve stromořadí Sázavské ulice proběhla v maximální možné míře dosadbou stromořadí v téže ulici
- MČ žádá, aby vzhledem k očekávané nepříznivé akustické situaci v oblasti staveniště ve vícepodlažní obytné zástavbě Slezské a Sázavské ulice byla v maximální možné míře aplikována opatření ke snížení hlukové zátěže
- MČ žádá zajištění bezpečného a nekolizního provozu školních budov v Sázavské ulici v termínu výstavby

Ing. arch. Václav Vondrášek
zástupce starostky městské části



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Ing. Novotný
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

MAGISTRÁT MHP05SJ2FE
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem
DOŠLO dne: 27-06-2011
Počet listů
Počet příloh

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE	NAŠE SPISOVÁ ZNAČKA	NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ	VYŘIZUJE / LINKA	PRAHA/DATUM
S-MHMP-0442488/2011/ OOP/VI/EIA/777-1/Nov	P12 18731/2011 OŽP/Ta	P12 21254/2011 OŽP/Ta	Ing. Tatai 241 714 483	27. 6. 2011

VĚC

Vyjádření Městské části Praha 12 k zahájení zjišťovacího řízení záměru „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“

V příloze Vám zasíláme vyjádření Městské části Praha 12, jakožto dotčeného územního samosprávného celku k zahájení zjišťovacího řízení záměru zařazenému v kategorii II, bodu 9.3, přílohy č. 1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“.

RNDr. Milena Ježková
vedoucí odboru

Příloha: Usnesení městské části Praha 12 č. 20.31.11 ze dne 22.6.2011

Sídlo: Písková 830/25, 143 12 Praha 412
Pracoviště: Cílkova 796, 142 00 Praha 4 - Kamýk
Bankovní spojení: Česká spořitelna Praha 4
číslo účtu: 2000762389/0800

tel. 261 710 447
tel. 241 714 483
IČO: 00231151

fax: 241 715 245
e-mail: podatelna@p12.mepnet.cz

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 12
RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI
USNESENÍ

č. 20.31.11

ze dne 22.06.2011

Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice
(včetně depa)

Rada městské části

1. bere na vědomí

oznámení o zahájení zjišťovacího řízení záměru „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)” zařazeného v kategorii II, bodu 9.3, přílohy č.1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

2. doporučuje

- 2.1. realizovat obchvat Písnice před stavbou trasy metra D
- 2.2. řešit prodloužení tramvajové trati z Modřan s ukončením v bezprostřední blízkosti jižního vestibulu stanice Libuš v souvislosti se stavbou trasy metra D

3. upozorňuje

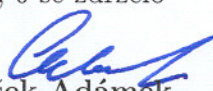
na nepřislušnost Úřadu městské části Praha 12 ve věci povolení kácení dřevin rostoucích mimo les na katastrálních územích Libuš a Písnice

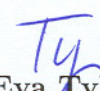
4. ukládá

- 4.1. RNDr. Mileně Ježkové - vedoucí odboru životního prostředí, zajistit doručení tohoto usnesení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Termín: 24.6.2011

Poměr hlasů: 8 pro, 0 proti, 0 se zdrželo


Bc. František Adámek
starosta


Ing. Eva Tylová
zástupkyně starosty



Předkladatel:
Zpracovatel:

Ing. Tylová Eva - zástupkyně starosty
RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP
Ing. Tatai Ivan vedoucí oddělení ŽP
RNDr. Ježková Milena - vedoucí OŽP

Na vědomí:



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-LIBUŠ

Úřad městské části Praha - Libuš

Libušská 35

142 00 PRAHA 4 - LIBUŠ

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	23 -06- 2011
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh



HMP - MHMP

OOP

Ing. Jana Cibulková

vedoucí oddělení

Jungmannova 35/29

111 21 Praha 1

Váš dopis značky/ze dne

Naše č.j.

Vyřizuje

Praha-Libuš

2192/11

ing.arch.Zdeněk Kříž

17.6-2011

S-MHMP-0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov

244021436 kriz@praha-libus.cz

Věc: vyjádření MČ Praha – Libuš k zahájení zjišťovacího řízení k záměru : výstavba trasy I.D metra v Praze – Náměstí Míru – Depo Písnice (vč. depa)

MČ Praha – Libuš zcela zásadně podporuje výstavbu trasy metra I.D. Jde o stavbu, která výrazně prospěje našim občanům a umožní jednoduché spojení směrem do centra Prahy.

Z hlediska námi chráněných zájmů ale zároveň **jednoznačně požadujeme, aby závěrem zjišťovacího řízení bylo, že proběhne posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA) podle zákona, v plném rozsahu.**

Záměr „Výstavba trasy I.D metra v Praze : Náměstí Míru – Depo Písnice (vč. depa)“ se naší MČ dotýká trasou a stanicemi Libuš, Písnice a Depo Písnice. Půjde o tak výrazný zásah do života naší MČ z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, že jakékoliv zanedbání, či opomenutí v přípravné fázi (i při následné realizaci), by mohlo mít fatální následky. Proto je pro nás naprostou nutností, aby posouzení vlivu tohoto záměru proběhlo v plné šíři.

S pozdravem

Mgr. Jiří Koubek
starosta MČ Praha-Libuš



Bankovní spojení:
ČS Praha 4
č.ú. 2000691349/0800
IČO 00231142
DIČ CZ00231142

tel: 261 711 380
244 471 876
244 471 884
fax: 241 727 864

www.praha-libus.cz
sprava.majetku@praha-libus.cz

pracoviště: K Lukám 664, 142 00 Praha 4

OBEC KAMENICE

SE SÍDLEM OBECNÍHO ÚŘADU

Ringhofferovo nám. 434 Olešovice , 251 68 Kamenice

telefon, fax: 323 673 105

4424 88/11

Magistrát hl. m. Praha

Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1

K č. j.: 03256/11

Vyjádření obce Kamenice k dokumentaci dle zákona č. 100/2001 Sb. pro záměr “ Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)”

K dokumentaci dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. pro záměr “ Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)” (dále jen “dokumentace”) podává obec Kamenice (dále též jen “obec”) v zákonné lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci následující vyjádření:

Obec Kamenice jakožto dotčený územně samosprávný celek má za to, že vlivy posuzovaného záměru se bezprostředně dotknou i jeho území a zhorší životní prostředí v předmětné lokalitě.

Obec požaduje doplnit dokumentaci o plány výstavby plochy pro odstavné parkoviště v Jesenici vzhledem k napojení D3 na Pražský silniční okruh a zahrnutí dopravního koridoru pro tramvaje či autobusy z Jesenice od tohoto odstavného parkoviště směr plánovaná konečná stanice metra v Písnici do uvedeného záměru. Doprava z dálnice D3, pražského okruhu a východního okraje bude přirozeně směřovat na konečnou metra, ale tato trasa není dopravně vyřešena a z pohledu EIA vyhodnocena.

V Kamenici dne 20. 6. 2011

Obec Kamenice
Ing. Pavel Čermák
starosta Obce Kamenice



Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 404/12, Praha 1 • tel.: 296 336 700 • podatelna@hygpraha.cz • ID: zpqai2i

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

Vaše č.j.: S-MHMP-0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov

Naše č.j.: HSHMP 24642/2011

Sp. značka: S-HSHMP 24642/2011/07514

Vyřizuje: Bc. Procházka

V Praze dne 20. 6. 2011

Zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění – „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“

Dopisem ze dne 1. 6. 2011, jste požádali Hygienickou stanici hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) o vyjádření k oznámení o zahájení zjišťovacího řízení záměru „**Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)**“ (dále jen záměr), zpracované podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon). Záměr bude podroben zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona.

Předložené oznámení záměru zpracoval Sudop Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 v dubnu 2011 pod č. zak.: 10 5440 002 06 21 00 včetně hlukové a rozptylové studie.

Dokumentace záměru řeší výstavbu čtvrté trasy metra D. Na provozním úseku stanice metra D je navrženo celkem 10 stanic metra, a to: Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí (Nemocnice Krč), Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice. Křížení tras metra C a D je navrženo v prostoru stanice Pankrác (Pankrácká pláň), křížení tras A a D je navrženo ve stanici Náměstí Míru. Celková provozní délka záměru je 10,5 km a dělí se dle etapizace na 3 provozní úseky. I.D1 Pankrác – Nové Dvory s délkou 4,1 km, I.D2 Nové Dvory – Depo Písnice (včetně depa) s délkou 3,7 km a I.D3 Pankrác – Náměstí Míru s délkou 2,7 km. V lokalitách vybraných stanic trasy I.D jsou navrženy přestupní uzly mezi povrchovou dopravou a metrem tak, aby jen minimálně zhoršovaly místní

dopravní situaci a zejména životní prostředí. Hlavní terminálové stanice představuje Depo Písnice, Písnice a částečně Nemocnice Krč. Přestupní stanice mezi novou trasou a stávajícími trasami metra představuje stanice Pankrác (trasa C) a Náměstí Míru (trasa A). Přestupní vazby na tramvajovou dopravu jsou pak zajištěny ve stanicích Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác (podmínka prodloužení TT Pankrác) a Libuš (podmínka prodloužení TT Modřany). Parkoviště P+R jsou umístěna u stanic Depo Písnice, Písnice, Nové Dvory a Nádraží Krč. V této stanici je rovněž zajištěna přestupní vazba na železniční dopravu. Trasa metra je vedena převážně pod povrchem mimo dvou míst, kde bude metro vedeno po povrchu, tzn. v lokalitě Krčského nádraží mostní estakádou a v lokalitě Písnice, kde je trasa vedena estakádou a následně povrchově v zářezu do Depa Písnice.

Z hlediska **vlivu záměru na zdraví obyvatel** byly jako hlavní faktory uvažovány hluk a znečištění ovzduší.

Hluková situace řeší výhledový stav porovnávaný pro variantu 0 – bez metra v roce 2025 a variantu 1 s metrem v roce 2025. Z výpočtů vyplývá, že zprovozněním metra by na většině území mělo dojít k mírnému snížení hlukové zátěže na komunikacích, v místech kde se sníží individuální osobní doprava, ale i na komunikacích, kde sice naroste individuální osobní doprava, ale výrazně poklesne doprava MHD a příměstská autobusová doprava.

Na několika místech (především v Písnici), kde bude končit autobusová a příměstská doprava je uváděn nárůst dopravy a hlukové zátěže. U těchto lokalit je třeba doplnit akustickou studii o výpočet, ze kterého bude zřejmé, jak se změní akustická situace v území zavedením dopravy metra a vybudováním autobusového terminálu a parkoviště.

V lokalitách kde se předpokládá stavba parkovišť P+R, terminálů, depa a v místech kde metro bude vedeno na povrchu, je třeba dopracovat hlukovou studii o podrobnější posouzení akustického stavu.

V celé trase metra je třeba dbát na splnění hladin hluku a vibrací vznikajících přenosem konstrukcí z provozu metra a dále hladin hluku v chráněném venkovním prostoru stavby z provozu záměru. V případě nedodržení hygienických limitů stanovených nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací nebude možné vydat souhlasné stanovisko v dalších stupních dokumentace.

Z hlediska hluku ze stavební činnosti je třeba konstatovat, že v dalším stupni PD musí být upřesněny hladiny hluku ze stavební činnosti včetně provedení maximálně možných protihlukových opatření venkovního chráněného prostoru staveb zejména v okolí stavenišť.

Z hlukové studie dále vyplývá, že po dobu výstavby bude navýšení dopravy z odvozu a návozu materiálů maximálně 0,5 dB oproti dnešnímu stavu.

Ohledně ovzduší resp. imisní situace v území, lze konstatovat, že ve velké části zájmového území dojde vlivem poklesu intenzit individuální a zejména veřejné autobusové dopravy ke snížení imisní zátěže na většině posuzovaného území. Nejvyšší pokles lze zaznamenat podél

tras s největším současným soustředěním autobusových linek. Lokální navýšení imisní zátěže lze očekávat v oblasti nového dopravního napojení přestupního terminálu, který vznikne v blízkosti stanice metra Písnice. Jedná se zejména o plochu terminálu a lokalitu při napojení nové komunikace na Vídeňskou ulici, mimo obytnou zástavbu.

V období výstavby bude docházet ke zvýšení imisní zátěže, která bude pouze dočasná. Proto je třeba dbát na opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší.

Z výše uvedeného vyplývá, že předkládaný záměr je akceptovatelný.

Ing. Jiří Kneidl
vedoucí oddělení územního plánu
podpis zaručeným elektronickým podpisem

„otisk úředního razítka“

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor ochrany prostředí

Oblastní inspektorát Praha

Oddělení integrace
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč
tel.: 233 066 105, fax: 233 066 103
e-mail: odi@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
IČ: 41 69 32 05

Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

Váš dopis zn./ ze dne:

S-MHMP-0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov, ze dne 01.06.2011

Číslo jednací:

ČIŽP/41/IPP/1108684.001/11/RJX

Vyřizuje / linka / os.č.

Ing. Kališ / 6507 / 10105

Místo a datum

Praha, 21.6.2011

Věc: Zahájení zjišťovacího řízení záměru „**Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)**“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem je IDS Praha a.s., IČ: 60194260. Záměr spadá pod kategorii II, bod 9.3 Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k oznámení záměru. K němu vydáváme následující komplexní stanovisko:

Oddělení odpadového hospodářství:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, nemáme k předloženému záměru připomínky.

Vyřizuje: Ventová

Oddělení ochrany vod:

K předloženému záměru nemáme zásadní připomínky. Upozorňujeme však na skutečnost, že zachycené a předčištěné vody z ražby, které budou vypouštěny do vodotečí, je nutno klasifikovat dle vodního zákona (důlní vody, odpadní vody atd.) a dle tohoto zařazení požádat vodoprávní úřad o povolení k nakládání s vodami. Náš požadavek požadujeme zpracovat do závěru řízení, jako podmínku pro vydání stavebního povolení.

Vyřizuje: Ing. Náse

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska platné legislativy o ochraně ovzduší nemáme k předloženému záměru připomínky.

Vyřizuje: Tomáš Soušek

Oddělení ochrany přírody:

Oznámení je zpracováno poměrně podrobně, přesto nelze některé dopady na životní prostředí, konkrétně ochranu přírody, objektivně posoudit. Z hlediska ochrany zájmů dle zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny máme k oznámení dále uvedené připomínky:

1) Záměr představuje poměrně velké zásahy do dřevin rostoucích mimo les. Zpracován je podrobný dendrologický průzkum včetně mapových příloh. Celkový počet kácených stromů je 6660 ks a 6,2 ha keřových porostů, celková cena kácených dřevin se pohybuje kolem 123 609 637 Kč. Není však patrná eliminace dopadů na dřeviny rostoucí mimo les. Navrhovány jsou sadové úpravy, náhradní výsadby za ekologickou újmu způsobenou kácením, mají však být dořešeny v rámci povolování dřevin, zejména co se týče pozemků pro náhradní výsadbu. Je třeba dořešit náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy způsobené pokácením dřevin. Vymezit plochy pro náhradní výsadbu včetně zajištění realizovatelnosti výsadeb (vhodné podmínky pro výsadbu včetně zajištění souhlasů vlastníků). V případě metra se jedná o stavbu ve veřejném zájmu, která má přinést zlepšení z hlediska životního prostředí ohledně dopravy. Součástí životního prostředí (tj. veřejného zájmu) je ale i zeleň. Specifikum zeleně je, že se poměrně snadno odstraní, ale náhrada je velmi dlouhodobá. Na kvalitní velké stromy si musíme počkat desítky let než vyrostou. Z uvedeného plyne požadavek na důslednou ochranu dřevin rostoucích mimo les a eliminace zbytečného kácení např. z důvodů záborů na staveniště v parkových plochách (Havlíčkovy sady, Nám. Bratří Synků, Nádraží Krč.....). Dotčení dřevin stavbou jejich možné zachování je třeba dořešit v rámci procesu EIA a ne až v dalším stupni řízení. Nelze souhlasit s umístěním staveništních ploch v parcích Havlíčkovy sady, Riegrovy sady, Nám. Bratří Synků - jedná se o nezastavitelné plochy dle schváleného ÚPD hl. m. Prahy. Dle územního plánu Prahy jsou dotčeny nezastavitelné plochy i u stanice Nádraží Krč (plochy ZP, ZMK).

2) Není doložen soulad trasy s trasou vymezenou schváleným územním plánem, není tak patrné jaké funkční plochy jsou stavbou trasy metra D dotčeny. Stanice metra Krč nemocnice je posunuta mimo trasu vymezenou schváleným územním plánem hl. m. Prahy.

3) Velké terénní úpravy představuje stanice metra Nádraží Krč. Dotýká se vodního toku Kunratického potoka a rybníka, které jsou významnými krajinnými prvky ze zákona podél něj je ÚP vymezen územní systém ekologické stability. V oznámení je zohledněno pouze technické řešení bez ohledu na zájmové území ochrany přírody a funkční vymezení v územním plánu Prahy (ZP, ZMK), zásahy se týkají území v délce cca stovek metrů. Vzhledem k tomu, že trasa je vedena povrchově chybí doložení začlenění stavby do okolí. Nejedná se o vrcholové partie území, které bývají pohledově exponovány, ale o údolí Kunratického potoka. Jedná se o velkou stavbu. Z hlediska objektivního posouzení dotčení krajinného rázu chybí doložení pohledové studie začlenění stanice Nádraží Krč včetně nadzemního tubusu metra do území. Chybí posouzení vlivu stavby na vodní tok a rybník z hlediska VKP ze zákona, tj. na zajištění a plnění ekologicko-stabilizační funkce. Vlivy na povrchové vody v kapitole D.I.4. jsou řešeny pouze z technického hlediska.

4) Vody ze stavenišť, provozní vody i vody ze zpevněných ploch mají být zaústěny do kanalizace či recipientů (str. 50, 51), recipienty nejsou blíže specifikovány. Vodní toky jsou významnými prvky ze zákona. Nelze tak objektivně posoudit dopady na VKP. Jedná se o vodu i znečištěnou (betonové výluhy, sediment.....) Požadujeme doplnit v rámci procesu EIA a ne až v dalším stupni řízení a to včetně množství „nefunkčních“ vod. Řešit tak, aby nedošlo k ovlivnění vodního režimu vodních toků včetně území. Znečištěné vody neodvádět do recipientů (vodních toků). Zbýlé množství bude využito pro terénní úpravy. Nelze vyloučit velký nárůst zpevněných ploch v některých lokalitách (zejména mimo zástavbu). Zpevněné plochy vedou k urychlení odtoku vody z území a zároveň k omezení vsaku do podloží. Požadujeme vymezení zastavěných ploch včetně zpevněných a navrhnout opatření k eliminaci urychleného odtoku vody z území.

5) V rámci stavby metra jsou navrhovány stavby parkovišť R+P (Písnice a Písnice depo) a autobusové terminály, zahrnutý jsou i komunikace. Znamená další nárůst zpevněných ploch, dopady na vodní režim krajiny není vůbec zohledněn včetně zájmových ploch ochrany přírody.

6) Stavební záměr představuje velký objem výkopové zeminy, část má být použita zpět v rámci stavby metra, část (většina) na rekultivaci území mimo stavbu metra. Jedná se o rekultivaci pískovny Borek v k.ú. Borek nad Labem (stávající volná kapacita: 3 000 000 m³), terénní úpravy Motol v k.ú. Motol (stávající volná kapacita: 300 000 m³), terénní úpravy Štěrboholy v k.ú. Kyje (stávající volná kapacita: 200 000 m³), terénní úpravy Jinočany – Doksaňák v k.ú. Jinočany (stávající volná kapacita: 80 000 m³). Tyto lokality nejsou blíže specifikovány, nelze vyloučit případné dopady, tj. nepřímé vlivy stavby, na zájmy ochrany přírody. Není jasné zda uvedená kapacita je zkoordinována s jinými záměry, např. se současnou výstavbou metra A.

7) Biologické hodnocení je soustředěno zejména na ZCHD (živočichů a rostlin). Rozsáhlé až plošné kácení zeleně (keřového i stromového patra) bude znamenat zásah ve smyslu ustanovení § a § 5a ochrany volně žijících ptáků zák. č.114/92 Sb., dle kterého je zakázáno úmyslné poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo odstraňování hnízd, dále úmyslné vyrušování těchto ptáků, zejména během rozmnožování a odchovu mláďat. Kácení dřevin v době hnízdění a rozmnožování ptáků je nežádoucí. Jakákoliv plocha, která má „zelený“ charakter je v rámci vysokého zastavění hodnotná i když se zde nevyskytují zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Z těchto ploch je třeba uvést zejména plochy, které jsou součástí VKP ze zákona VKP registrovaných a ploch ÚSESu parky, rozptýlenou zeleň. Dle ustanovení § 3 zák. 114/92 Sb., fyzické a právnické osoby jsou povinny při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky.

8) V oznámení jsou uvedeny registrované VKP dle ustanovení § 6 zák.č.114/92 Sb. Nivní porosty V Dubínách, Společenstvo písnických vlhkých luk, U Safiny. Jedná se o území spojená s vodním režimem krajiny. Nelze objektivně posoudit nepřímé ovlivnění vodního režimu v okolí registrovaných VKP v důsledku terénních úprav vyvolaných stavebními aktivitami metra (např. Depo, parkoviště P+R komunikace...).

9) Oznámení obsahuje a předkládá velmi mnoho různých údajů, poměrně i podrobných, Avšak vyhodnocení vlivu předmětné stavby na životní prostředí je minimální, zejména co se týká ochrany přírody, chybí či je nedůsledné či zaměřené na technické řešení. Rozsahem se jedná o rozsáhlou stavbu s velkými dopady na území. Na základě uvedeného nelze objektivně posoudit dopady na zájmy ochrany přírody a proto požadujeme stavbu trasy metra D řešit v rámci dokumentace jak výše uvedeno.

Vyřizuje: RNDr. Kateřina Zelenková

Oddělení ochrany lesa:

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., O lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předloženému záměru připomínky. Pouze upozorňujeme, že k dotčení pozemku určeného k plnění funkcí lesa je zapotřebí souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů a k dočasnému záboru také dočasné odnětí předmětného pozemku plnění funkcí lesa.

Vyřizuje: Mlynář

Závěr:

ČIŽP OI Praha má k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky ze strany ochrany přírody a upozornění ze strany ochrany vod a ochrany lesa. Inspekce požaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. a zohlednění připomínek v dokumentaci.

Ing. Miroslav Mareš
vedoucí oddělení integrace
ČIŽP OI Praha



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

OOP MHMP
oddělení PVŽP
- zde -

Váš dopis zn.	SZn.	Vyřizuje/linka	Datum
	S-MHMP-0442488/2011/1/OOP/VI		01.08.2011

Věc: Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 6 odst. 6 a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon), k **oznámení** připravovaného záměru

Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa)

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Ing. Smejtek

Předložené oznámení záměru poskytuje informace o trvalých a dočasných záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o předběžné hodnoty, které budou upřesněny v následujících stupních projektové přípravy.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství: Ing. Růkl

Předložená dokumentace řeší výstavbu provozního úseku metra I.D, Náměstí Míru – Depo Písnice o celkové provozní délce 10,5 km. Traťové tunely jsou v převážném rozsahu navrženy jako ražené. Trasa ražby traťových tunelů metra bude vedena mj. pod lesním pozemkem parc. č. 171/1, k. ú. Krč.

Do vzdálenosti 50 m od okraje lesního pozemku parc. č. 171/1, k. ú. Krč budou v rámci stavební akce realizovány povrchové úpravy chodníků a vozovek a štěrkem zpevněné plochy. Vzdálenosti jednotlivých stavebních objektů od okraje lesního pozemku parc. č. 171/1, k. ú. Krč budou činit: štěrkem zpevněné plochy na pozemku parc. č. 142/1 k. ú. Krč – 0 m, povrchové úpravy chodníků a vozovek – 25 m.

V rámci stavebního záměru je dále navrženo dotčení lesního pozemku parc. č. 171/1, k. ú. Krč v rozsahu 295 m² zasahujícím zřízením staveniště pro stavbu povrchové stanice Nádraží Krč, která bude realizována ve vzdálenosti větší než 50 m od okraje předmětného lesního pozemku. Zařízení staveniště požadujeme umístit tak, aby nezasahovalo na lesní pozemky a nedocházelo k jejich záboru.

3. Z hlediska nakládání s odpady: Mgr. Wagner

Vzhledem k velkému množství vytěžené zeminy (spolu s rubaninou se jedná o více než 2 miliony m³) doporučujeme upřesnit lokality, kam bude zemina uložena, popř. zajistit smluvní vztahy (např. smlouvami o smlouvě budoucí) s oprávněnými osobami, které budou zeminu a kamení (kód odpadu 17 05 04) odebírat.

4. Z hlediska ochrany ovzduší: Ing. Polanská

Předmětem předloženého oznámení záměru je výstavba trasy metra I.D v úseku Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa). Výstavba bude probíhat ve třech etapách.

- 1. etapa (I.D1) Pankrác – Nové Dvory, délka úseku 4,1 km
- 2. etapa (I.D2) Nové Dvory – Písnice (Depo Písnice), délka úseku 3,7 km
- 3. etapa (I.D3) Pankrác – Náměstí Míru, délka úseku 2,7 km

Celková délka trasy je 10,5 km.

Na uvedené trase má být vybudováno 10 stanic – Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice. Navržená trasa se kříží se stávající sítí metra ve dvou přestupních bodech, s trasou A ve stanici Náměstí Míru a s trasou C ve stanici Pankrác. Na těchto bodech budou vybudovány stanice s možností přestupu na stávající trasy metra.

Zahájení výstavby trasy I.D1 je předpokládáno v roce 2014 a zahájení provozu v roce 2018. Výstavba trasy I.D2 má být zahájena v roce 2017 a provoz v roce 2021. Výstavba trasy I.D3 se předpokládá v roce 2019 a zahájení provozu v roce 2024.

U stanice Nádraží Krč má být postaven parkovací dům (P+R) s kapacitou 145 parkovacích stání. Dopravně bude parkovací dům napojen do ulice Před nádražím.

Další parkoviště P+R (provizorní do doby další zástavby území) o kapacitě 162 parkovacích stání má být umístěno u stanice Nové Dvory. Komunikačně bude toto parkoviště napojeno na ulici Durychova. V této stanici bude umístěna u parkoviště ELTODO větrací šachta.

U stanice Písnice, u křižovatky ulic Libušská x V Lužích, je navržen autobusový terminál s 5 odstavnými stánkami. Příjezd je navržen z ulice Libušská a výjezd do ulice V Lužích. Dále je u této stanice navrženo parkoviště P + R s kapacitou 210 parkovacích stání s napojením do budoucí okružní křižovatky Libušská x Kunratická spojka. Z důvodů výstavby traťového tunelu mezi stanicemi Písnice a Depo Písnice bude vybudována přeložka komunikace Kunratická spojka v délce 460 m.

U stanice Depo Písnice je navrženo parkoviště P + R s kapacitou 210 parkovacích stání s napojením na nově vybudovanou spojku mezi ulicemi Vídeňskou a východním obchvatem Písnice, která je součástí výstavby této stanice. Dopravní obsluha stanice je řešena autobusovým terminálem s 14 + 6 odstavnými stánkami a 2 odjezdovými. V rámci povrchových úprav u stanice Depo Písnice bude vybudováno pro zaměstnance parkoviště s kapacitou 110 parkovacích stání.

K předloženému oznámení je doložena rozptylová studie, kterou vypracoval ATEM - Ateliér ekologických modelů v březnu 2011. Studie hodnotí vliv celé stavby na kvalitu ovzduší v dotčené oblasti, a to jak během provozu, tak v průběhu výstavby, pro znečišťující látky NO₂ (průměrné roční a max. hodinové koncentrace), PM₁₀ (průměrné roční a denní koncentrace) a benzen (průměrné roční koncentrace) ve výhledu k roku 2025. Hodnocení bylo provedeno v síti 1 938 referenčních bodů s krokem sítě 250 m. Do výpočtů byly zapracovány údaje o dopravě v zájmovém území ve výhledu k roku 2025. Údaje o imisním pozadí byly převzaty z podkladových datových sestav projektu „Vyhodnocení vlivů Konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na kvalitu ovzduší“. Hodnocené zájmové území zahrnuje městské části Prahy 2, Prahy 4, Libuš – Písnice a Kunratice. Podle výsledků modelových výpočtů se ve stavu před výstavbou trasy metra D budou hodnoty průměrných ročních koncentrací NO₂ na posuzovaném území pohybovat na úrovni 50 % - 90% imisního limitu.

Po uvedení plánované trasy metra D do provozu lze očekávat vlivem poklesu intenzity individuální i veřejné autobusové dopravy snížení imisní zátěže u všech sledovaných znečišťujících látek. Průměrné roční koncentrace NO₂ se sníží až o 1,6 µg/m³ (4 % imisního limitu) a průměrné roční koncentrace PM₁₀ až o 6,5 µg/m³ (16 % imisního limitu), a to především podél ulic Michelská a Vídeňská (v blízkosti nemocnice Krč), po kterých jsou v současné době vedeny autobusové linky MHD. Průměrné roční koncentrace benzenu se sníží pouze o 0,03 µg/m³ (cca 0,6 % imisního limitu), což je dáno nízkými emisemi benzenu z provozu autobusové dopravy. V oblasti stanice Depo Písnice dojde vlivem nového dopravního napojení terminálu k lokálnímu nárůstu průměrných ročních koncentrací NO₂ do 0,6 µg/m³ a průměrných ročních koncentrací PM₁₀ do 7 µg/m³ (18 % imisního limitu), přičemž ve dvou lokalitách dojde u PM₁₀ k nárůstu počtu překročení limitu 24hodinové koncentrace z podlimitního počtu na nadlimitní. Jedná se o plochu samotného terminálu a lokalitu při napojení nové komunikace na Vídeňskou ulici (mimo obytnou zástavbu).

K dočasnému zvýšení imisní zátěže dojde v období výstavby. Pro vyhodnocení vlivu výstavby na ovzduší byla v rozptylové studii vybrána situace, která má představovat pro nejbližší okolí max. imisní zátěž (jedná se o fázi zemních prací, odvoz výrubů a výkopků, a nejméně příznivé meteorologické podmínky za suchého dne). Výpočet byl proveden pro 50 referenčních bodů umístěných u nejbližší zástavby, a to jak u hodnocených stavenišť, tak podél příjezdových a odjezdových tras. Příspěvek stavby k max. hodinovým koncentracím NO₂ byl zjištěn u obytné zástavby v blízkosti stavenišť některých stanic až nad úroveň 200 µg/m³. Průměrné denní koncentrace PM₁₀ (včetně sekundární prašnosti z dopravy) mají vzrůst nejvýše o 8 µg/m³. Z hlediska max. denních koncentrací PM₁₀ (tzn. pro kombinaci nejméně příznivých okolností) byly vypočteny u nejbližší zástavby hodnoty až 175 µg/m³ (stanice Náměstí Míru).

Pro tyto situace zpracovatel rozptylové studie doporučuje aplikovat příslušná ochranná opatření ke snížení prašnosti, např. omezení stavebních prací v případě nepříznivých meteorologických podmínek, aplikaci zástěn po obvodu staveniště, kropení komunikací, oplach aut při výjezdu na komunikace, pravidelnou očistu příjezdových a odjezdových tras.

Dále zpracovatel rozptylové studie pro snížení emisí NO₂ na staveništi alternativně navrhnul technické opatření – nasazení strojních zařízení s emisními limity pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IV, které budou platit od roku 2014. Při použití strojního zařízení emisními hodnotami dle Stage IV byly vypočteny příspěvky max. hodinových koncentrací NO₂ desetkrát nižší než při použití standardní staveništní techniky. Příspěvky k průměrným denním koncentracím PM₁₀ byly vypočteny v obou variantách prakticky na stejné úrovni.

Orgán ochrany ovzduší konstatuje, že vyhodnocení vlivu provozu záměru na ovzduší dokumentuje pokles dopravních zátěží (z individuální i hromadné dopravy) podél velké části navržené trasy, čímž dojde i ke snížení imisní zátěže území, a to u všech sledovaných znečišťujících látek. K lokálnímu navýšení imisního zatížení dojde pouze v oblasti nového napojení dopravního terminálu v blízkosti stanice Depo Písnice.

Vliv stavební činnosti při výstavbě trasy metra I.D bude pro okolní zástavbu významný, a to především u stanic Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác a Olbrachtova. Do značné míry může být snížen technickými opatřeními a aplikací vhodných organizačních opatření. Tyto nástroje mohou vést jak ke snížení emisí NO_x, tak i emisí PM₁₀.

Orgán ochrany ovzduší po prostudování předložených podkladů konstatuje, že hodnocení vlivu provozu záměru na ovzduší bylo provedeno v dostatečném rozsahu a nepožaduje podrobnější posouzení v dalších stupních procesu dle zákona č. 100/2001 Sb.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Ing. Smejtek

Záměrem je výstavba provozního úseku metra I.D, Náměstí Míru – Depo Písnice. Z hlediska ochrany přírody dané oznámení pokrývá problematiku územního systému ekologické stability (ÚSES), zvláště chráněných území (ZCHÚ) a významných prvků (VKP). Žádné ZCHÚ nebude záměrem dotčeno, zasaženo bude do nefunkčních prvků ÚSES (viz strana 197 oznámení). Záměr se dotkne VKP daných ze zákona (vodní toky, rybníky) a okrajově registrovaného VKP „Společenstvo písnických vlhkých luk U Safiny“.

V rámci oznámení je zpracováno sadovnické zhodnocení záměrem dotčených dřevin. Jedná se o detailní popis předpokládaných kácených dřevin a vyčíslení jejich hodnoty. Oznámení počítá s částečnou kompenzací ekologické újmy novou výsadbou dřevin. Dendrologický průzkum a jeho zpracování považujeme za dostatečný. S ohledem na kácení dřevin v prvcích vymezeného ÚSES oznámení částečně navrhuje budoucí výsadbu a specifikuje kácenou zeleň.

Vliv na faunu a floru je v oznámení doložen předběžnými výsledky přírodovědného průzkumu (příloha č. 5 oznámení), který počítá s dopracováním během sezóny jaro - léto 2011. Vzhledem k charakteru stavby a možnému zásahu do potencionálních biotopů zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin požadujeme dopracovat a předložit plnohodnotný zoologický a botanický průzkum. Zhodnocení vlivu záměru na faunu a floru je v tomto stavu považováno za nedostatečné.

Oznámení záměru obsahuje kapitolu, která se zabývá vlivem na krajinu. Je konstatováno, že z hlediska hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz, připadají v úvahu pouze nadzemní

struktury, tedy převážně nadzemní vedení metra na estakádě v k. ú. Písnice. Dále se zde uvádí, že podrobné zhodnocení možných vlivů bude provedeno na základě podrobného technického řešení a vizualizací stavby při zpracování dokumentace dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. S tímto postupem souhlasíme, na základě dosavadních podkladů není možné vliv na krajinný ráz vyhodnotit.

Oznámení v předložené podobě nepostihuje dostatečně všechny významné aspekty sledované z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a proto požadujeme další pokračování v procesu dle zákona č. 100/2001 Sb., zejména se zaměřením na složku fauny, flory a krajinného rázu.

6. Z hlediska myslivosti: Ing. Růkl
Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

7. Z hlediska ochrany vod: Ing. Fidranská

Z hlediska ochrany vod stavba metra znamená zásah do proudění podzemních vod, proto návrhy by měly vždy vycházet z podrobného hydrogeologického průzkumu. Oznámení vychází z hydrogeologického posouzení, není patrný jeho rozsah.

Stavba tubusu metra může ovlivnit proudění podzemní vody, proto je třeba detailně zjistit dopad této stavby na její proudění.

Křížení drobného vodního toku Botiče pak musí být řešeno tak, aby jeho vliv na tok byl vyloučen. Odsouhlasit řešení by měl správce vodního toku.

Předložené řešení nepředpokládá předčištění technologických vod vznikajících při stavbě metra, tj. vod ze stavebních jam se zeminou a zbytky plastifikátorů a dalších příměsí do betonu. Navrhované řešení zavedení těchto vod do kanalizačního systému v povodí ÚČOV bez řádného předčištění není možné, režim případné likvidace technologických vod

(v textu na str. 49 a 50) a průsakových vod je zátěž pro kanalizační systém. Legální zavádění drenážní vody i ze stavební jámy do veřejné jednotné kanalizace je Kanalizačním řádem kanalizace v povodí ÚČOV Praha omezeno na nevýznamná množství a při splnění dalších podmínek a okolností stanovené Kanalizačním řádem. Je-li možno vody zavést do povrchových vod, je ušetřena čistírna odpadních vod nátoku anorganických látek. Podmínkou odvedení vod do vodního toku je však souhlas správce dešťové kanalizace a správce vodního toku a splnění jejich požadavků. Vody drenážní jsou vodami balastními.

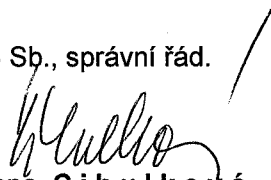
V případě snížování hladiny podzemní vody je nezbytné vydání povolení k nakládání s podzemními vodami dle ust. § 8 odst. 1 písm. b) 3 zákona č. 254 /2001 Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), místně příslušným vodoprávním úřadem. V případě zavádění těchto vod do veřejné jednotné kanalizace je třeba souhlas jejího provozovatele.

S ohledem na nakládání se závadnými látkami je třeba upozornit na povinnosti podle ust. § 39 zákona č. 254/2001Sb., o vodách, vypracovat plán opatření pro případy havárie (havarijní plán). Havarijní plán uživatel závadných látek vypracuje podle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování následků, a zašle jej ke schválení vodoprávnímu úřadu zdejšího odboru.

Upozorňujeme, že odlučovače ropných látek jsou vodními díly, podléhajícími řízení o povolení stavby i povolení k vypouštění odpadních vod s obsahem zvlášť nebezpečných závadných látek do kanalizace dle ust. § 16 vodního zákona, což je vždy v kompetenci místně příslušného vodoprávního úřadu.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1


Ing. Jana **Cibulková**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí



MAGISTRÁT hlavního města PRAHY Odbor ochrany prostředí	
Hlavní č.j. uvěřitelná na semlečeních 33/101 pod číselným kódem	
DOŠLO dne: 16-06-2011	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
Váš dopis zn.	Počet příloh
SZn:	

Ing. Novotný
Oddělení posuzování vlivů na životní
prostředí MHMP
- zde -

Vyřizuje / linka/E-mail Datum
S-MHMP/487554/11/OOP/XI/422/11/Pol Ing.Polifka/ 2 36005818 15.6. 2011
S-MHMP-0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov richardpolifka@cityofprague.cz

Věc: Stanovisko správce drobných vodních toků na území hl. m. Prahy, podle §8 vyhlášky Mze č. 432/2001 Sb. - „Výstavba trasy I.D metra v Praze, Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“ – zjišťovací řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

K předloženému Oznámení dle přílohy č.3 zák. č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí „ Výstavba trasy I.D metra v Praze, Náměstí Míru – Depo Písnice máme z hlediska správce drobných vodních toků následující požadavky:

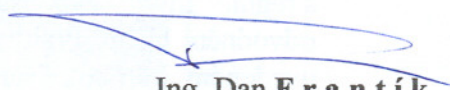
- V dokumentaci je třeba kompletně doplnit způsob likvidace dešťových vod pro definitivní stav trasy I.D metra včetně hydrotechnických výpočtů. V dokumentaci je uveden pouze způsob likvidace dešťových vod během stavby. Návrh likvidace dešťových vod pro všechny odvodňované plochy v rámci výše uvedené stavby musí být v souladu s ustanovením § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb.,(vodní zákon) v platném znění, s ustanovením § 20 odst. 5 písm. c) vyhlášky č.501/2006Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v platném znění a článkem 11 odst. 7 vyhlášky č. 26/1999 Sb., hlavního města Prahy (OTTP), v platném znění. Jedná se přednostně o návrh vsakování dešťových vod, případně návrh retenčních opatření s regulovaným vypouštěním. V souladu s Revidovanými pokyny pro odvodnění hl. m. Prahy musí být retenční objemy těchto opatření při níže uvedeném odtoku v souhrnu navrženy na desetiletou srážku ($n = 0,1$) s dobou trvání 30 minut. Řízené odtokové množství do toku přes dešťovou kanalizaci nesmí přesáhnout 10 l/s/ha. Kvalita vod vypouštěných do toků musí odpovídat Nařízení vlády č. 61/2003 Sb., v platném znění.
- S ohledem na dopravní význam trasy I.D metra požadujeme provést výpočet kontrolního návrhového průtoku (KNP) Botiče pro profil tramvajového mostu ulice Bělehradská a výsledek zohlednit při návrhu zajištění vstupu do stanice metra Náměstí Bratří Syнкů v ulici Otakarova.

- Pro řešení průtoku podzemních vod okolím stavební jámy stanice metra Náměstí Bratří Synků upřednostňujeme variantu 2. řešení bez zvyšování průtoků Botiče (2. řešení uváděné na str. 178 oznámení). V souvislosti s přechodem tělesa metra pod Botičem a v souvislosti s navazujícími stoupajícími úseky metra na Vinohrady a Pankrác požadujeme zachování stávajících průtokových poměrů v Botiči.
- V lokalitě stanice metra Nádraží Krč nesmí dojít ke zvýšení průtoků Kunratického potoka z důvodu křížování metra s potokem.
- Stavbou metra nesmí dojít ke zmenšení retenčního prostoru retenční nádrže Rezerva, a to ani během stavby. Hladina v RN při převádění Q100 je na úrovni 297,00 mn.m. Bpv (údaj 325,1 m n.m. uváděný na straně 88 oznámení je chybný). V případě zásahu do nádrže během stavby, bude po dokončení stavby metra vše uvedeno do původního funkčního stavu.
- Záplavové území Vesteckého potoka na Obr.23 str.175 oznámení je chybné, neboť stavebními úpravami vyvolanými stavbou metra nedojde ke změně původního záplavového území dle schváleného Generelu Kunratického (tedy i Vesteckého potoka).

Dokumentaci v příloze vracíme.

Toto stanovisko je stanovisko správce drobných vodních toků a nenahrazuje žádná jiná stanoviska, rozhodnutí a vyjádření Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, jako dotčeného orgánu státní správy.

S pozdravem



Ing. Dan František
vedoucí oddělení krajinné zeleně



Odbor ochrany prostředí Ing. Novotný Jungmannova 35/29	MAGISTRÁT hlavního města PRAHY Odbor ochrany prostředí Č.j. 54 135/29 Č.j., uvedené na samolepícím štítku pod číselným kódem	S-MHMP 0442488/2011/OOP
Vyřizuje / l. Rada/2087	DOŠLO dne: 22-06-2011 Identifikační údaje zpracovatele Počet listů Počet příloh	Počet stran Datum 13.06.2011
		S-MHMP 465 928/2011/Rad

Věc: Zjišťovací řízení „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“, k.ú. Vinohrady, Nusle, Krč, Libuš, Písnice, Praha 2, 4

Vážení,

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy věcně a místně příslušný podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále zákona), obdržel Váš dopis čj. S-MHMP-0442488/2011/OOP/VI/EIA/777-1/Nov ze dne 01.06.2011, týkající se zjišťovacího řízení záměru „Výstavba trasy I.D metra v Praze Náměstí Míru – Depo Písnice (včetně depa)“.

Ve výše uvedené věci Vám MHMP OPP sděluje následující:

Umístění stavby není v rozporu se zájmy památkové péče.

Plánovaná trasa metra je situována v památkových zónách „Vinohrady, Žižkov, Vršovice“ a „Nusle“, prohlášených vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany, dále pak v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplněním ze dne 9.7.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm. Jižní část trasy v k.ú. Libuš a Písnice je situována mimo ochranné pásmo památkové rezervace v hl.m. Praze.

Celá trasa metra prochází územím s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu..

V souladu s ustanovením § 14 odst. 7 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude přípravná a projektová dokumentace

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
 - k přepracování
 - do programu
 - jednání
- Termín:

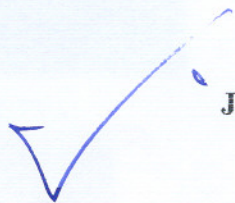
zamýšleného záměru předložena MHMP OPP k projednání dle ustanovení § 14 odst. 2,
3, § 44a odst. 3 citovaného zákona.

S pozdravem

Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1 (117)



Jan Kněžínek
ředitel odboru





MHMP05SJ4WN

Sdružení Občanská iniciativa Pankráce, Praha 4
 Občanské sdružení
 Bartáková 1108/38, 140 00 Praha 4
 Tel: 261227415, 603330196, e-mail: soip.praha4@seznam.cz,
<http://www.sweb.cz/soip.praha4>
 IČ 72533242

č.j.?

44 24 88 / 11

Občanské sdružení PANKRÁCKÁ SPOLEČNOST**Jankovská 526/6, 140 00 Praha 4****Tel.: 604 625 983, e-mail: pankracka.spolecnost@seznam.cz**

Tilia Thákurova, o.s.
 Thákurova 14/536, Praha 6
 IČO: 22722335

Ateliér pro životní prostředí, o.s.
 Praha 4, Ve svahu č.1
 IČO: 69347760

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	21 -06- 2011
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh

Magistrát hl.m. Prahy
Odbor ochrany prostředí
 Jungmannova 35
 Praha 111 21

Osobně

V Praze dne 19.6.2011

Věc: Vyjádření dle §6, odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. k Oznámení záměru o vlivu stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění pro záměr VÝSTAVBA TRASY I.D METRA V PRAZE NÁMĚSTÍ MÍRU – DEPO PÍSNICE (VČETNĚ DEPA) – kód EIA PHA777

Námítka číslo 1 - Příloha číslo 2 Akustická studie

Na straně 8 Akustické studie je provedeno nesprávné zařazení záměru do kategorií pro uplatnění korekce k základní hladině akustického tlaku 50 dB. Záměr byl oznamovatelem zařazen do kategorie 3 a 4, měl však být zařazen do kategorie 2 (použije se pro hluk z pozemní dopravy na veřejných komunikacích, s výjimkou účelových komunikací a drahách).

Zdůvodnění - záměr není umístěn u hlavních komunikací, záměr je podzemní stavbou – není proto důvod zařadit záměr do kategorie 3. Záměr bude realizován po 31. prosinci 2000, není proto důvod zařadit jej do kategorie 4. Chybné zařazení do kategorií způsobuje chybné vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci v okolí záměru při výstavbě a provozu. Při správném zařazení záměru do kategorie 2 je limit pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb 55 dB pro den a 45 dB pro noc. Zpracovatel oznámení použil kategorii 4, která stanovuje limit pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb 70 dB ve dne a 60/65 dB v noci, což představuje mnohonásobně vyšší akustický tlak. Tato chyba se promítá do závěru hodnocení Akustické studie.

Na straně 45 a 46 Akustické studie je uvedena tabulka 8.2.3 Tabulka – porovnání obou variant (s metrem L den dB, bez metra L den dB, s metrem L noc dB, bez metra L noc dB), která neprokazuje snížení akustického zatížení zprovozněním trasy D.

Odůvodnění tabulka vykazuje snížení akustického zatížení v řádu desetin dB, za pozorovatelné snížení se považuje snížení alespoň o 0,9 dB. Snížení akustického zatížení v řádu desetin dB je pod nepřesností použité výpočetní metody. Tabulka neprokazuje snížení akustického zatížení zprovozněním trasy D.

Na straně 51 Akustické studie je uvedeno: „*Celkově je možné konstatovat, že téměř v celém zájmovém území v okolí hlavních komunikací a to i v jejich širším okolí ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb pohybují nad hygienickým limitem 60/50 dB nebo jsou na jeho úrovni.*“ V případě, že v lokalitě je překročen hlukový limit, je v území možný pouze takový záměr, který prokazatelně prokáže snížení hlukové zátěže pod akustický limit. Oznamovaný záměr neprokazuje prokazatelné snížení akustické zátěže pod akustický limit. Realizace záměru je proto nezákonná.

Na straně 51 Akustické studie je uvedena kapitola 10. LOKALITY S TRASOU VEDENOU PO POVRCHU.

Na straně 52 Akustické studie je uvedena tabulka 10.1.1 Tabulka – vypočtené hladiny hluku, která uvádí vypočtené hladiny hluku v pěti referenčních bodech úseku v okolí nadzemního úseku v Krči. Pod tabulkou je uvedeno tvrzení: „*Hodnoty s provozem metra v této lokalitě jsou naprosto totožné.*“ Toto tvrzení neodpovídá pozorování ze stávajícího povrchového úseku trasy metra A u Depa Hostivař, kde průjezd každé soupravy metra je zřetelně slyšet a odpovídá průjezdu vlakové soupravy. Na estakádě metra je zcela nezbytné navrhnout náležitá protihluková opatření. Protihluková „zídka“ ve výši 1,5 metru je zcela nepostačující.

Na straně 54 Akustické studie je uvedena tabulka 10.3.1 Tabulka – vypočtené hladiny hluku pro lokalitu Depa Písnice. Účinnost PHS je uváděna v řádu desetin dB. Z toho vyplývá, že navržená PHS jsou neúčinná. Za pozorovatelné snížení hluku se považuje snížení alespoň o 0,9 dB. Vykázané snížení je pod nejistotou použité výpočetní metody. Na straně 55 je uvedeno Vyhodnocení: „*Z výše uvedených údajů vyplývá, že hygienický limit pro železniční tratě v ochranném pásmu dráhy (60 dB pro den a 55 dB pro noc) je ve všech bodech dodržen, protihluková stěna zde není navrhována.*“ Toto tvrzení neodpovídá pozorování ze stávajícího povrchového úseku trasy metra A u Depa Hostivař, kde průjezd každé soupravy metra je zřetelně slyšet a odpovídá průjezdu vlakové soupravy. S Vyhodnocením zásadně nesouhlasíme a požadujeme návrh protihlukové stěny.

Na straně 81 začíná kapitola 14. HLUK ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI. Všechny tabulky uvádějící vypočtené hodnoty akustického zatížení prokazují překročení akustického limitu pro stavební činnost. Jedná se o tabulky 14.4.1, 14.4.2, 14.4.3, 14.4.4, 14.4.5, 14.4.6. Překročení hlukového limitu dosahuje hodnoty až 13,3 dB nad limit. Ochrana proti hluku ze stavební činnosti bude „velmi problematická“.

Kapitola 14.6 Shrnutí výsledků hluku z výstavby uvádí doslova:

„*Na základě výše uvedených výsledků je možné rozdělit staveniště do dvou skupin a to staveniště velmi problematická - vyžadující rozsáhlá protihluková opatření a úpravy na fasádách přilehlých objektů, s velmi omezenou možností zajištění splnění hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí a staveniště, kde je možné realizovat standardní protihluková opatření s možností splnění hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí staveniště.*“

Problematické bude staveniště VO-OL a OL1 a OL2. U těchto stavenišť se ve velmi těsné blízkosti nachází vícepodlažní (3. NP až 8. NP) obytné domy. Předpokládané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku emitovaného stavební činností se v okolí staveniště VO-OL pohybují až na úrovni 75 dB (domy v Janovského ulici proti staveništi) a až 73 dB u staveniště OL2 u panelového domu v Kovařovicově ulici proti staveništi. Vzdálenost hranice staveniště od zástavby je pouze mezi 15 až 20 m.

V okolí stavenišť na Pankráci, která jsou situována ve větší vzdálenosti od chráněné zástavby, je předpokládaná akustická situace v době výstavby z hlediska dodržení limitů méně problematická.

V okolí staveniště Nádraží Krč budou ovlivněny rodinné domky jižně od železniční trati v ulici U Krčského nádraží. Zahrady těchto domů budou přímo sousedit s areálem staveniště NAK1. Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahují hodnoty 71 dB.

Ochrana těchto domů bude vyžadovat mimo protihlukové clony v místě oplocení staveniště směrem k této zástavbě další protihluková opatření (např. mobilní clony u nejhluchnějších strojů).

V okolí staveniště u nemocnice Krče bude velmi problematická situace z hlediska hluku u panelových domů v ulici Kukučínova, které mají 8 a více nadzemních podlaží a jsou v těsné blízkosti staveniště NEK2.

Nejbližší objekty v areálu Thomayerovy nemocnice jsou ve vzdálenosti cca 120 m.

Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru objektů s lůžkovými pokoji se pohybují do 60 dB.

V okolí staveniště Nové dvory budou ovlivněny rodinné domky severozápadně od staveniště ND3 a proti staveništi ND2 a dále nejbližší panelové domy v ul. V Štíhlách v těsné blízkosti staveniště ND2. Nejvyšší předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku se pohybují až na úrovni 75 dB. Ochrana zejména panelových domů, které mají 12 až 18 NP u staveniště ND2 bude problematická. V okolí staveniště ND4 budou ovlivněny rodinné domky proti staveništi ND4 v ulici Dolnojirčanská, která je rovnoběžná s ulicí Novodvorskou.

Předpokládaná ekvivalentní hladina akustického tlaku se pohybuje na úrovni hygienického limitu. Zajištění ochrany před hlukem z výstavby nebude tak problematické jako výškových obytných domů.

V okolí staveniště Libuš může docházet k ovlivnění okrajové zástavby rodinných domů v ulici Mašovická, Jirčanská a Ke Šnejdru. Předpokládaná ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahují max. hodnot 68 dB. I v okolí staveniště Libuš bude možné zajistit dodržení hygienického limitu běžnými opatřeními a to jak technickými tak organizačními.

V okolí staveniště PII budou ovlivněny panelové vícepodlažní domy (4 – 8.NP – bod 4 a 5) a budova areálu SOU potravinářské (2.NP) situovaná nejbližší k ulici Libušská. Předpokládané hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb jsou na úrovni 69 – 71 dB. Zajištění ochrany před hlukem z výstavby u panelových obytných domů bude problematické.

V okolí staveniště DE-PI a Depo Písnice se nepředpokládá ovlivnění okrajové zástavby rodinných domů v Písnici hlukem z výstavby. Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku dosahují max. hodnot do 60 dB. Je to dáno skutečností, že zástavba se nachází v dostatečné vzdálenosti od staveništi. Pouze v ulici V Zákopech je okrajová zástavba téměř sousedí se staveništěm DPI, kde bude realizována mostní konstrukce povrchového úseku metra.

Okolí staveniště PAD 1, které bude znovu otevřené ve 3. etapě realizace trasy D, nebude ovlivněno hlukem z výstavby vyšším jak požadovaný hygienický limit $L_{Aq,s} = 65$ dB. Obdobná situace je i v okolí staveniště PER. Zařízení staveniště je sice poměrně rozlehlé a jeho hranice je ve vzdálenosti cca 35 m od obytného domu, ale vlastní stavební jáma, je situována ve vzdálenosti cca 150 m.

V okolí staveniště budoucí stanice náměstí Bratří Synků je očekávaná akustická situace velmi nepříznivá. Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb se pohybují převážně mezi 70 až 76 dB. Tato situace je dána tím, že staveniště jsou situována v těsném sousedství vícepodlažní zástavby. Jedná se o činžovní domy převážně z 1. přelomu 19. a 20. století o 3 až 5 NP. Ochrana těchto staveb bude velmi problematická. Obdobná situace jako v okolí náměstí Bratří Synků bude i v ulici Sázavská a v okolí staveniště NM4 ve Slezské ulici. Předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb se pohybují převážně mezi 70 až 79 dB, což je dáno tím, že staveniště jsou situována v těsném sousedství vícepodlažní zástavby. Jedná se o činžovní domy převážně z 1. přelomu 19. a 20. století o 3 až 6 NP. Ochrana těchto staveb bude velmi problematická. V okolí staveniště NM5 v Riegrových sadech je situace výrazně příznivější, i když i zde se předpokládané ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují na hranici hygienického limitu. Nejbližší zástavba je stejná jako v celé lokalitě a tak ochrana zejména nejvyšších podlaží bude problematické, ale v tomto případě řešitelná pomocí vhodných technických a organizačních opatření.“

Akustická studie tedy prokazuje, že průběh stavby bude z hlediska akustického zatížení velmi problematický a že proti stavebnímu hluku je ochrana problematická, ne-li nemožná. Taková situace je ovšem v rozporu se zákonem a nemůže být tolerována.

V kapitole 14.7 Protihluková opatření na staveništi měla být uvedena konkrétní protihluková opatření, která ovšem nejsou uvedena. Místo toho je uvedeno, že bude třeba požádat o výjimku z akustických limitů! Nebylo provedeno vyhodnocení vlivu akustické zátěže na veřejné zdraví. Kapitola uvádí doslova:

„Podrobná protihluková opatření budou navržena v dalších stupních projektové dokumentace až budou k dispozici potřebné údaje o stavební činnosti, nasazení strojů, časovém harmonogramu atd. Níže jsou uvedena zásady, které je třeba během výstavby dodržet.

- *Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.*
- *Během výstavby je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních prostor.*
- *Vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů bude pravděpodobně muset požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění.*

V dalších stupních projektové dokumentace:

- *Budou provedeny akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti pro jednotlivá staveniště a činnosti v souladu s časovým harmonogramem a předpokládané organizací výstavby;*
- *Vzhledem k tomu, že v chráněném venkovním prostoru obytných staveb v okolí problematických stavenišť (VO-OL, OL1, OL2, NAK1, NEK2, ND2, ND3, P11 a především NBS1, NBS2 a NMD1-4) bude docházet k překračování hygienického limitu 65 dB pro 14-ti hodinovou dobu působení hlučných operací a pravděpodobně nebude možné zajistit ochranu venkovního prostoru obytných a dalších chráněných objektů bude muset být řešena u těchto objektů ochrana vnitřních prostorů.*
- *V dalším stupni PD budou vytipovány objekty, u kterých nebude možné zajistit splnění hygienického limitu pro hluk z výstavby a u těchto objektů bude prověřena neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjištěna velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesněny požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé typy chráněných místností. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků budou jejich vlastnosti ověřeny měřením.“*

Akustická studie nenavrhuje protihluková opatření a jejich návrh odkazuje na další stupně projektové dokumentace. Akustická studie nesplnila požadavky zákona č. 100/2001 Sb. Opatření navržená v Oznámení na estakádě metra, u Depa Písnice a při výstavbě záměru považujeme za nedostatečná. Místo závěru, že bude třeba požádat o výjimku z akustických limitů, mělo oznámení konstatovat, že stavba je nerealizovatelná. Požadujeme proto pokračování procesu EIA zpracováním dokumentace, veřejného projednání a posudku dokumentace. Požadujeme zpracování návrhu opatření k minimalizaci, vyloučení a kompenzaci vlivu záměru, což je nedílnou součástí dokumentace EIA – také proto považujeme pokračování procesu EIA za nezbytné.

Námítka číslo 2 – Příloha číslo 3 Rozptylová studie

V kapitole 3.2 Oxid dusičitý – maximální hodinové koncentrace je uveden odstavec 3.2.1 Výchozí stav ve kterém je uvedeno:

„Na výkresu 4 je zobrazena očekávaná imisní situace maximálních hodinových koncentrací oxidu dusičitého ve stavu bez výstavby záměru pro rok 2025. Nejvyšší hodnoty, nad 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, byly vypočteny pouze lokálně v blízkosti křížení Jižní spojky a Vídeňské a dále v trase SOKP. Koncentrace nad 150 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ lze dále zaznamenat v souvislé ploše podél Jižní spojky od Vídeňské po ulici 5. května, dále podél Michelské, Spořilovské, podél SOKP západně od Hrazanské, v blízkosti Modřanské a Barrandovského mostu a pouze lokálně na území Nuslí a Prahy 11. Na převládající ploše řešeného území převládají koncentrace v rozmezí od 100 do 150 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve větší vzdálenosti od komunikací jsou patrné koncentrace pod 100 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Koncentrace pod hranicí 75 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je možné očekávat při východní a jižní části posuzovaného území ve větší vzdálenosti od komunikací. Imisní limit pro hodinové koncentrace NO_2 je stanoven ve výši 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, bude uvedená hodnota v území překročena pouze lokálně, a to v blízkosti Jižní spojky a SOKP. Překročení imisního limitu, tedy překročení hranice 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve více než 18 povolených případech za rok (0,2 % roční doby) však nebylo na území vypočteno.“

Maximální hodinové koncentrace Oxidu dusičitého dosahují a překračují limitní hodnotu.

V kapitole 3.4 Suspendované částice PM_{10} – průměrné roční koncentrace je uveden odstavec 3.4.1. Výchozí stav – bez výstavby je uvedeno:

„Výkres 8 zobrazuje imisní zatížení oblasti průměrnými ročními koncentracemi prachových částic frakce PM_{10} ve výchozím stavu. V uvedených hodnotách je zahrnuta i sekundární prašnost, včetně tzv. nedopravní složky (prach zvířený z povrchu větrem, prach z průmyslových ploch apod.). Nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací PM_{10} , nad 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, byly vypočteny zejména podél nejvíce dopravně zatížených komunikací (Jižní spojka, Spořilovská), dále podél Michelské, Vídeňské a lokálně v centrální části města, zejména v blízkosti významnějších křižovatek. Hodnoty nad 35 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ jsou již patrné v souvislém pásu podél Jižní spojky a Spořilovské, Michelské a Vídeňské od křížení s Jižní spojkou po Zálesí a dále podél hlavních komunikací v severní části zájmového území na ploše Nuslí a Vršovic. Hodnoty nad 25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je možné očekávat již v celém širším centru města a dále podél hlavních radiálních komunikací (Vídeňské, Brněnské) a podél obchvatu (SOKP) v okrajové části města. Nejnižší hodnoty na hodnoceném území, pod hranicí 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, lze zaznamenat při jižní hranici města ve větší vzdálenosti od hlavních komunikací.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace prachových částic frakce PM_{10} je stanoven ve výši **40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, lze překročení limitních hodnot zaznamenat zejména v centrální části hodnoceného území podél Jižní spojky, Michelské a

Vídeňské ulice, ale i lokálně podél dalších úseků Jižní spojky, podél Spořilovské a centrální části města na severu hodnoceného území.“

V hodnoceném území je překročen imisní limit pro PM10 průměrné roční koncentrace. V této oblasti lze umístit pouze takový záměr, který zajistí splnění imisního limitu.

V kapitole 3.5 Suspendované částice PM10 – maximální denní koncentrace je uveden odstavec 3.5.1. Výchozí stav – bez výstavby je uvedeno: „*Maximální denní koncentrace suspendovaných prachových částic frakce PM10 ve výchozím stavu jsou zachyceny na výkresu 10. V uvedených hodnotách je zahrnuta i sekundární prašnost, včetně tzv. nedopravní složky (prach zviřený z povrchu větrem, prach z průmyslových ploch apod.). Nejvyšší hodnoty maximálních denních koncentrací PM10 byly vypočteny lokálně při křížení Michelské s Jižní spojkou a ulicí 5. května, hodnoty zde budou mírně překračovat 300 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Hodnoty nad 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ poté byly vypočteny zejména podél hlavních dopravních tahů v území, Jižní spojky, Spořilovské, 5. května, Chodovské a lokálně v blízkosti dalších více dopravně zatížených komunikací. Na převládající ploše lze očekávat koncentrace mezi 100 a 200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Pouze lokálně ve větší vzdálenosti od komunikací lze zejména v jižní části posuzovaného území zaznamenat koncentrace pod hranicí 100 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. **Imisní limit** pro průměrné maximální denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM10 je stanoven ve výši **50 $\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$** . Vypočtená hodnota představuje pravděpodobnou nejvyšší naměřenou koncentraci během roku v daném místě a nelze ji s limitem přímo srovnávat. O splnění limitu vypovídá ukazatel počtu překročení limitu denních koncentrací v průběhu roku. Častější překračování imisního limitu, než v **tolerovaných 35 případech za rok (9,6 % roční doby)** bylo vypočteno na širším území centra v severní části hodnoceného území a dále podél hlavních komunikací v území, Jižní spojky, Spořilovské, Michelské a ulice 5. května. Počet překročení imisního limitu pro maximální denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM10 je zachycen na výkresu 11.“*

V hodnocené lokalitě je překročen imisní limit pro PM10 maximální denní koncentrace a to včetně překročení tolerovaných 35 případů za rok. V této oblasti lze umístit pouze takový záměr, který zajistí splnění imisního limitu.

V kapitole 4 Vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší je uvedena tabulka 15 Příspěvky k imisním koncentracím v průběhu hodnocených etap (mikrogramů/ m^3). Z tabulky vyplývají vysoké příspěvky zejména IHk NO₂. Tyto vysoké příspěvky jsou eliminovány navrženým technickým opatřením, které představuje nasazení stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC. Současně je o všem uvedeno, že pokud by nebylo technické opatření uplatněno, je nutné důsledně sledovat rozptylové podmínky v lokalitě výstavby a při nepříznivých zastavit, případně výrazně omezit pracovní činnost strojů s nejvyšším výkonem, které mají na celkové emise oxidů dusíku zásadní vliv. Pokud nebude uplatněno technické opatření dojde při výstavbě k překročení imisních limitů. Taková situace je nezákonná.

V odstavci 4.4.3. Opatření pro omezení vlivů stavebních prací na kvalitu ovzduší je uveden návrh opatření:

„Pro omezení vlivů na kvalitu ovzduší při stavební činnosti na obyvatele žijící v okolí plánované dopravní stavby jsou navržena následující opatření:

- *obyvatelé budou v předstihu seznámeni s termíny a délkou jednotlivých fází výstavby. Na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby. Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodlení*

- výběr dodavatele stavby bude reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisními limity pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IIIA, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV
- při volbě organizačního opatření pro zamezení překročení imisního limitu pro oxid dusičitý v případě nepříznivých meteorologických podmínek redukovat nasazení stavebních strojů s vysokým výkonem
- v případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí záclonami po obvodu staveniště
- v průběhu celé výstavby provádět zajistit důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště, v době déletrvajících sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště“

Návrh opatření považujeme za nepostačující. Požadujeme proto pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace EIA, návrh potřebných opatření pro eliminaci vlivu emisí při stavbě, veřejné projednání, zpracování posudku.

Vzhledem k tomu, že Rozptylová studie prokázala překročení imisních limitů pro PM10 a NO2 je možné v lokalitě umístit pouze takový záměr, který zajistí splnění imisních limitů. Zejména hrozí překročení imisních limitů při výstavbě. Příspěvky k maximálním hodinovým koncentracím oxidu dusičitého se budou u nejbližších obytných domů v průběhu výstavby některých stanic metra pohybovat až nad hranicí 200 g.m-3. Se zohledněním imisního pozadí by tak v lokalitě bylo možné při modelované situaci očekávat překročení limitních hodnot, v nejhorší situaci i o více než 18 případů za rok. Proto bylo navrženo technické opatření, které představuje nasazení stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC. Poté lze u bodů v blízkosti zástavby očekávat nejvyšší příspěvky do 20 µg.m-3. Imisní limit v území tak bude i v průběhu stavebních prací s jistotou splněn. Pokud by nebylo technické opatření uplatněno, je nutné důsledně sledovat rozptylové podmínky v lokalitě výstavby a při nepříznivých zastavit, případně výrazně omezit pracovní činnost strojů s nejvyšším výkonem, které mají na celkové emise oxidů dusíku zásadní vliv.

Námítka číslo 3 – Příloha číslo 4 Sadovnické hodnocení

V dokumentu Dendrologický průzkum je uvedena Tabulka číslo 2, která udává množství kácených dřevin (stromů, keřů), a jejich cenovou hodnotu v jednotlivých staveništích. Celkem má být vykáceno 6660 kusů stromů v hodnotě 116.807.281 Kč a 62469 m2 keřů v hodnotě 6.802.356 Kč. Celková cena dřevin je 123.609.637 Kč.

Kdyby na území hl.m. Prahy náhle uhynulo 6660 stromů a 62469 m2 keřů, bylo to hodnoceno jako ekologická katastrofa. Tak hodnotíme záměr tohoto kácení i my. Není uvedeno, kde bude řešena náhradní výsadba. Naopak v kapitole 5 KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ je uvedeno:

*„Před zahájením stavby podá investor žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušný obecní úřad (Městská část Praha 4, Městská část Praha 12, Městská část Praha 2). Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen). Dřeviny navržené ke smýcení jsou vyznačeny ve výkresové a tabulkové části. Rozsah kácené zeleně je nutné přesně stanovit v dokumentaci pro stavební povolení. **Kácená zeleně bude částečně nahrazena výsadbou vegetačních úprav v jednotlivých stanicích, případně náhradní výsadbou, pokud tento požadavek vyplývá v rámci procesu o povolení ke kácení mimolesní zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny).** Obnovu parkových ploch narušených stavbou je nutné řešit individuálním přístupem v dalších stupních projektové dokumentace.“*

Požadujeme návrh plné náhrady kácené zeleně. Požadujeme předložení nového návrhu, kde bude káceno radikálně menší množství zeleně.

Požadujeme pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace doplněné o námi výše navržené části, veřejné projednání a zpracování posudku.

Námítka číslo 4 – Příloha číslo 5 Přírodovědný průzkum

V odstavci 3.2 Popis lokalit je uvedeno: „V této části jsou řešeny jednotlivé lokality se záborny půdy na povrchu a potenciálním dopadem na biotopy a druhy je obývající. Každý úsek je prostorově vylíšen a popsán včetně zhodnocení jeho biologického významu a uvedení dosud zjištěných ZCHD včetně kategorie ohrožení dle Přílohy č. 3 Vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění: O – druhy ohrožené, SO – druhy silně ohrožené a KO – kriticky ohrožené. Vzhledem k datu odevzdání předběžné zprávy je jejich seznam neúplný, neboť řada potenciálních druhů ptáků se dosud nevrátila ze svých zimovišť (např. žluva hajní, tůňák obecný, slavík obecný aj.). Vlastní nálezy jsou rozlišovány od údajů převzatých z NDOP či jiných zdrojů.“

Vzhledem k tomu, že provedený průzkum je neúplný, požadujeme jeho aktualizaci. Požadujeme proto pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace, veřejné projednání a zpracování posudku.

Na polovině stanovišť byl prokázán výskyt ZCHD. Jejich likvidace je nezákonná.

Námítka číslo 5 – Text Oznámení

Dokumentace oznámení kopíruje závěry studií uvedené v přílohách, ke kterým jsme se vyjádřili ve svých předchozích námitkách.

V kapitole D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou navržena příslušná opatření, kapitola uvádí výslovně:

„Pro fázi přípravy
ochrana přírody

projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení, zásahy do významných krajinných prvků v dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněn rozsah kácení mimoletní zeleně a bude minimalizován zábor v úsecích kde budou otevřeny stavební jámy součástí dokumentace stavby k územnímu rozhodnutí bude návrh vegetačních úprav na plochách zařízení staveniště a podél stanic metra budou provedeny akustické výpočty pro hluk ze stavební činnosti pro jednotlivá staveniště a činnosti v souladu s časovým harmonogramem a předpokládané organizaci výstavby;

vzhledem k tomu, že v chráněném venkovním prostoru obytných staveb v okolí problematických stavenišť (VO-OL, OL1, OL2, NAK1, NEK2, ND2, ND3, P11 a především NBS1, NBS2 a NMD1-4) bude docházet k překračování hygienického limitu 65 dB pro 14-ti hodinovou dobu působení hlučných operací a pravděpodobně nebude možné zajistit ochranu venkovního prostoru obytných a dalších chráněných objektů bude muset být řešena u těchto objektů ochrana vnitřních prostorů. V dalším stupni PD budou vytipovány objekty, u kterých nebude možné zajistit splnění hygienického limitu pro hluk z výstavby a u těchto objektů bude prověřena neprůzvučnost zasažených fasád (nejslabších prvků fasády), zjištěna velikost chráněných místností a podíly okenních prvků na celkové ploše fasády těchto místností a upřesněny požadavky na neprůzvučnost fasád pro jednotlivé typy chráněných místností. V případě nejistoty ohledně skutečného stavebně akustického stavu fasádních prvků budou jejich vlastnosti ověřeny měřením.

v dalších stupních PD bude nutné provést upřesňující výpočty stacionárních zdrojů hluku v období provozu metra. Při navrhování umístění žaluzií doporučujeme nasměrování mimo nejbližší chráněné objekty.

bude provedeno měření hluku pro stávající stav zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi

geologie

ke stavebnímu povolení bude zpracována dokumentace „Sledování zástavby v zóně ohrožení—, kde budou stanoveny podmínky, časový průběh a vyhodnocení měřičských prací na ohrožených objektech. Podkladem pro zpracování této dokumentace bude stavebně-technický stav – inventarizace zástavby, která se nachází v zóně očekávaných poklesů. Závěry z dokumentace „Sledování zástavby v zóně ohrožení —budou zapracovány do projektu stavby.

voda

ověřit filtrační parametry kolektoru deluviofluviálních sedimentů v prostoru DEPO Písnice hydrodynamickou zkouškou. V území se nacházejí archivní zdroje podzemní vody s vydatnostmi přesahujícími 1 l.s-1

ověřit hydrogeologickou funkci vápencových a diabasových těles hlavně na jejich vzájemných hranicích (styk poťárského a kopaninského souvrství s diabasy). Jedná se o úsek ve staničení km 26,5 – 27,2.

provést podrobný průzkum hydrologické situace v oblasti stanice Náměstí Bratří Synků. Na jeho základě precizovat řešení odvodu podzemní vody ve fluviálním kolektoru za hrazení způsobené stavbou. V rámci průzkumu budou v území rovněž instalovány hydrogeologické vrty pro budoucí monitoring vlivu stavby na režim v údolní nivě Botiče

provést celkový záměr ve všech pasportizovaných studních vrtech a pramenech viz kapitola C.II.2 pro zaznamenání stavu režimu podzemních vod před zahájením stavebních prací sestavit program hydrogeologického monitoringu pro období ražby tunelů jehož součástí bude monitoring změn kvality podzemních vod odvod srážkových vod ze zpevněných ploch do veřejné kanalizace (parkoviště a autobusové terminály), které mohou být znečištěny ropnými látkami, zajistit kapacitně navrženými koalescenčními odlučovači ropných látek, které zajistí výstupní koncentrace podle příslušného kanalizačního řádu (zajistit, aby provozní řád odlučovačů obsahoval i požadavky na pravidelnou kontrolu a údržbu).

pro vypouštění odpadních vod, průsakových a srážkových vod do kanalizace či recipientů zajistit souhlas příslušných správců pro období výstavby i provozu.

v případě návrhu zasakování srážkových vod odtékajících ze zpevněných povrchů bude jeho vhodnost podložena hydrogeologickým posouzením v návrhu úpravy koryta Kunratického potoka respektovat a zpracovat požadavky správce toku. Při návrhu opevnění bude zvoleno přírodě blízké řešení.

v místech se sníženou expozicí slunečního svitu se připouští opevnění kamennou dlažbou.

pro dobu výstavby navrhnout taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami

zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů). Plán bude splňovat náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., bude předložen k odbornému stanovisku správce dotčených toků a ke schválení vodoprávním úřadem.

pro provozní území stavby nacházející se v záplavových území vodotečí zpracovat povodňový plán pro období výstavby. Plán bude zpracován dle TNV 752931 a bude předložen k odbornému stanovisku správci toků a předložen k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených městských částí.

památky

v souladu s ustanovením §14 odst. 7 zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů bude projektová dokumentace v rozpracovanosti projednána s příslušnou odbornou organizací státní památkové péče. poté bude předložena MHMP – OKP k projednání ve správním řízení dle ustanovení §14 odst. 2 citovaného zákona vypracovat odborné posouzení archeologického potenciálu území v místech budoucí stavby vypracovat projekt zjišťovacího archeologického výzkumu v místech stavebních zásahů a provést jeho realizaci před vlastní stavbou na základě informací ze zjišťovacího výzkumu specifikovat přesný rozsah a podobu záchranného archeologického výzkumu, uskutečněného v průběhu vlastní stavby půdy při zásahu do pozemků budu dodržována ustanovení zákonů č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a č. 289/1995 Sb. o lesích ve znění pozdějších předpisů, minimalizovat dočasný zábor ZPF a PUPFL.

zemědělský půdní fond

- *projednat návrh trasy s orgány ochrany ZPF a opatřit jejich souhlasem dle § 7.*
- *požádat podle § 9 odst. 5 zákona o souhlas s odnětím ze ZPF.*
- *dodržet zásady ochrany ZPF dle § 4 a 8 zákona (zejména: projednat práce s vlastníky dotčených pozemků, zabránit škodám na pozemcích a porostech, zabezpečit řádné a šetrné zacházení s kulturní vrstvou půdy, zajistit provedení rekultivace dotčených ploch).*
- *provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití.*

pozemky určené pro plnění funkce lesa

- *před vydáním územního rozhodnutí vyžádat si podmínky vedení trasy liniové stavby přes lesní pozemky u orgánu státní správy lesů.*
- *v místech, kde bude trasa nově vstupovat na lesní pozemky nebo kde bude zasahovat do 50 m od kraje lesa, požádat o odnětí z PUPFL, příp. o souhlas se zásahem do ochranného pásma.*
- zpracovat výpočet náhrad škod na lesních a zemědělských pozemcích a určit výši poplatku za trvalé a dočasné odnětí dotčených pozemků určených k plnění dané funkce.*
- zpracovat projekt rekultivace lesních pozemků dočasně odňatých z PUPFL a zemědělských pozemků dočasně dlouhodobě odňatých ze ZPF.*

Pro fázi výstavby

ochrana ovzduší

obyvatelé budou v předstihu seznámeni s termíny a délkou jednotlivých fází výstavby.

Na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby. Náprava bude zjednána ihned nebo v nejbližším možném termínu bez zbytečného prodloužení

výběr dodavatele stavby bude reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisními limity pro mimosilniční dieselové motory na úrovni Stage IIIA, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV při volbě organizačního opatření pro zamezení překročení imisního limitu pro oxid dusičitý v případě nepříznivých meteorologických podmínek redukovat nasazení stavebních strojů s vysokým výkonem

v případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí záclonami po obvodu staveniště

v průběhu celé výstavby provádět zajistit důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště, v době déletrvajících sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště

ochrana přírody

likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit

v průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích

po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch zásahy do vzrostlé zeleně by měly probíhat mimo hlavní vegetační období tj. od září do února běžného roku.

před zahájením stavby podá investor žádost o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušných obecních úřadech

ochrana vod

bude pokračováno v navrženém monitoringu režimu podzemních vod prostřednictvím pasportizovaných studní, vrtů a pramenů.

bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů.

průsakové vody, srážkové vody a technologické vody odčerpávané ze stavebních jam a vypouštěné do veřejné kanalizace budou splňovat parametry stanovené Kanalizačním řádem kanalizace pro veřejnou potřebu v povodí ÚČOV Praha.

u sedimentační jámek, do kterých budou tyto vody přečerpávány čerpadly ze svodných jámek ve stavebních jamách bude pravidelně sledováno jejich zaplnění. Jámy mohou být případně doplněny o norné stěny z důvodu možného znečištění ropnými látkami ze stavební mechanizace

průsakové vody, srážkové vody a technologické vody odčerpávané ze stavebních jam a vypouštěné do recipientu budou splňovat parametry stanovené v současnosti NV č. 61/2003 (23/2011) Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod.

u sedimentační jámek, do kterých budou tyto vody přečerpávány čerpadly ze svodných jámek ve stavebních jamách bude pravidelně sledováno jejich zaplnění. Jámy mohou být případně doplněny o norné stěny z důvodu možného znečištění ropnými látkami ze stavební mechanizace

v případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Každá taková skutečnost bude oznámena příslušným institucím dle tohoto plánu.

obecný návrh opatření pro eliminaci znečištění povrchových a podzemních vod závadnými látkami, se kterými se zachází v provozním území stavby:

- Staveniště (plochy ZS, odstavné plochy stavební mechanizace a nákladních automobilů) bude vybaveno havarijními soupravami. Vzhledem k nejčastěji hrozícímu nebezpečí úniku ropných produktů především ze stavební mechanizace se bude jednat o olejové soupravy dostatečné objemové kapacity. Olejové sorpční prostředky jsou vhodné také k odstraňování nátěrových hmot s rozpouštědly. V případě možného úniku chemických anorganických látek budou soupravy doplněny o sorbety chemických látek.

- Všichni pracovníci budou seznámeni s umístěním havarijních souprav.

- Při povodňové situaci bude zhotovitel stavby postupovat dle schváleného povodňového plánu a řídit se pokyny povodňové komise příslušné obce.

- Látky závadné vodám nebudou skladovány přímo na staveništi a dodavatel stavby je povinen zajistit zastřešené, zabezpečené skladovací místo mimo záplavové území a blízkost koryt vodních toků. Na staveniště bude dodávána pouze jednodenní zásoba.

- Nátěry mostní konstrukce v prostoru nad korytem toku budou prováděny pod ochranou sorbentů a žaplachtování.

- Prázdné obaly od látek závadných vodám např. nátěrových a izolačních nátěrových hmot, použité sorbenty, použité plachty, atd. budou ukládány do vodotěsného kontejneru a po skončení směny odstraněny ze staveniště. Jedná se o odpad ve smyslu zák.č.185/2001 Sb.

- Odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny úkapovými nádobami potřebnými při běžné údržbě vozidel a mechanismů.
- Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy, v případě závady či nehody, bude provedena:

prohlídka jejich stavu

podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami

schopnými pojmout celý zásobní objem provozních nádrží

utěsnění porušených provozních nádrží

- Pohonné hmoty, oleje a mazadla budou skladovány pouze na zabezpečených plochách. Veškeré zásoby pohonných a mazacích hmot na staveništi budou maximálně pro jednodenní potřebu stavby.

- Nádrže stavebních mechanismů budou zabezpečeny proti krádežím pohonných hmot.

- Provozovatelé vozidel a stavební mechanizace jsou povinni zajišťovat pravidelné technické prohlídky.

- Obsluhy vozidel, stavebních mechanismů a drobné mechanizace jsou povinny průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.

- Je zakázáno provádět výplachy mixů a čerpadel betonové směsi přímo na stavbě.

- Je zakázán provoz vozidel a mechanizace mimo staveništní komunikace a mimo obvod staveniště.

- Dodavatel zajistí odstranění znečištění zeminou nebo stavebními hmotami z automobilů vyjíždějícím na veřejnou silniční síť.

- Plochy zařízení staveniště sloužící jako sociální zázemí stavby budou napojeny na veřejnou kanalizaci.

- Se sedimenty z provizorních sedimentačních jímek, z oplachovacích zařízení nákladních automobilů bude nakládáno jako s odpadem ve smyslu zák.č.185/2001 Sb., o odpadech v platném znění, vyhl. 381/2001 Sb. v platném znění.

nakládání s odpady

v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování

původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady

v případě prokázání znečištění zemin ropnými látkami nad stanovené limity provést sanaci pozemku.

odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6

zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11

odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem

a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné

k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu

zřízené právnické osoby

ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností

shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií

zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem

vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a

prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem

umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit

dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady

zpracovat plán odpadového hospodářství v souladu s tímto zákonem a prováděcím právním předpisem a zajišťovat jeho plnění

vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a plánem odpadového hospodářství, ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15, platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

hluk

stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

během výstavby je třeba dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací, aby obyvatelé nejbližších objektů měli možnost větrání vnitřních prostor.

vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů bude pravděpodobně muset požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění.

důsledně dodržovat dobu nasazení nejhlučnějších strojů, tj. vrtné soupravy pro pilotáž a vrtné soupravy pro kotvení.

při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů. Maximální hodnoty hlučnosti použitých typových skupin stavebních mechanismů a akustické vlastnosti konkrétních mechanismů, které je možno použít, jsou uvedeny v akustické studii.

vybraný dodavatel stavby po upřesnění stavebních prací a nasazení strojů a mechanismů bude pravděpodobně muset požádat o časově omezené povolení ve smyslu zákona 258/2000 Sb., § 31 v platném znění.

archeologie

v průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti. Podmínky pro provedení archeologického výzkumu a harmonogram prací je nutno projednat s prováděcí organizací v dostatečném předstihu, nejméně 21 dní před započítáním prací. Úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987Sb.

půdy

minimalizovat navržené dočasné zábory půdy.

zabránit škodám na pozemcích a porostech, zabezpečit řádné a šetrné zacházení s kulturní vrstvou půdy, zajistit provedení rekultivace dotčených ploch a dodržet zásady ochrany ZPF.

zajistit pečlivé sejmutí a oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.

Pro fázi provozu

hluk

po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku

odpady

s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, a navazujících vyhlášek

odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech v areálu původce odpadu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (speciální sběrné nádoby, kontejnery apod. jejichž typ bude dohodnut s oprávněnou osobou, která bude zajišťovat odvoz odpadu - shromažďovací prostředky musí splňovat § 5 vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.),

nebezpečné odpady budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečných odpad,

nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů si zajistí pro nakládání s těmito odpady souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy, intervaly svozu, stejně jako způsob využití a odstranění odpadu bude dohodnut s oprávněnou osobou (vytríděný využitelný odpad bude nabízen k využití, nebezpečný odpad bude předáván k odstranění a odpad podobný komunálním odpadům bude spalován ve spalovně komunálního odpadu, případně odstraňován uložením na příslušné skládce odpadů).

voda

odpadní vody vypouštěné do veřejné kanalizační sítě budou splňovat ukazatele stanovené Kanalizačním řádem kanalizace pro veřejnou potřebu v povodí ÚČOV Praha.

stejně podmínky platí pro odvádění srážkových vod z ploch autobusových terminálů a parkovišť do kanalizace. Součástí odvodňovacího zařízení budou certifikované koalescenční odlučovače ropných látek. Bude prováděna pravidelná kontrola a údržba těchto zařízení dle provozního řádu a plánu údržby.

půdy

bude zajištěna následná péče o nově založené lesní porosty (plochy z dočasného odnětí z PUPFL) až do stadia jejich zajištění ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb. “

Navržená opatření kopírují ustanovení platných předpisů, nejdou nad jejich rámec. Navržená opatření neřeší hlavní problém záměru – nadměrný hluk při výstavbě záměru. Nejsou navržena žádná opatření pro jeho eliminaci. Naopak se jako opatření uvádí žádost o výjimku z akustických limitů. To samozřejmě není oprávněné opatření. Bez navržení efektivního opatření pro zajištění akustických limitů je stavba záměru nerealizovatelná. Požadujeme proto pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace, veřejné projednání a zpracování posudku. Požadujeme návrh účinného opatření pro eliminaci hluku při výstavbě záměru.

V kapitole D.IV.1. Kompenzační opatření je jako kompenzační opatření navržena výsadba za kácenou zeleň v rámci sadových úprav:

„Za kácenou mimolesní zeleň na ploše navržené pro výstavbu záměru je navržena výsadba v rámci sadových úprav.

Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení mimolesní zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny). Nové úpravy budou v souladu s Generelem zeleně pro hl. m. Prahu a Plánem ÚSES. Na dočasně odňatých pozemcích plnicích funkci lesa bude po dokončení stavby provedena technická a biologická rekultivace. Biologická rekultivace bude spočívat v navesení ornice a jejím rozproštění a následovat bude zalesnění odňatých ploch.“

Sadové úpravy nejsou součástí Oznámení. Požadujeme proto pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace, návrhu sadových úprav ve kterém bude možno posoudit rozsah náhrady kácené zeleně, veřejné projednání a zpracování posudku.

Část H Přílohy

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace a dále například přílohy mapové, obrazové a grafické

H.1 Vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru územního plánu ze dne 17.2.2011 č.j. S MHMP 112363/2011/OUP

Ve vyjádření je uvedeno: „Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999, který

nabyl účinnosti dne 1.1.2000, včetně všech platných změn i změny Z 1000/00 vydané Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/86 dne 22.10.2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12.11.2009 (dále jen „územní plán hl.m. Prahy“), se navrhovaná trasa metra úsek I.D, zobrazená v příložených situacích částečně odchyluje od trasy metra uvedené v platném územním plánu hl.m. Prahy (viz. výkres č. 4 – plán využití ploch a výkres č. 5 – Doprava, tohoto územního plánu). Tudiž předložený záměr **není v souladu** se současně platným územním plánem hl.m. Prahy.

Odchyłka trasy metra je předmětem projednávané, zatím neschválené změny územního plánu Z 2440/00, která je ve fázi pořizování návrhu a jejíž projednávání je zařazeno ve vlně celoměstsky významných změn II.“

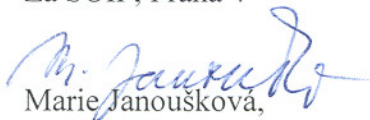
Záměr tedy není v souladu s platným územním plánem. Schválení změny Z 2440/00 nelze předjímat. Zpracování Oznámení je předčasné, trasa metra není potvrzená územním plánem.


Závěr


Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům Oznámení záměru, které vylučují objektivní posouzení vlivu záměru na životní prostředí požadujeme pokračování procesu EIA, zpracování dokumentace EIA podle §8 zákona č. 100/2001 Sb., návrh nezbytných opatření k minimalizaci, vyloučení a kompenzaci vlivu záměru na životní prostředí, veřejné projednání a zpracování posudku podle §9 zákona č. 100/2001 Sb.

S pozdravem



Za SOIP, Praha 4


Marie Janoušková,
předsedkyně, v.r.



Jaroslav Mareš,
místopředseda, v.r.


Ing. Vít Janoušek,
místopředseda, v.r.


Za Pankráckou společnost


Zdeněk Holeček, předseda, v.r.

Lenka Holečková, členka výkonného výboru, v.r.

Za Tilia Thákurova, o.s.


Marie Jelínková, předsedkyně, v.r.

Za Ateliér pro životní prostředí, o.s.


JUDr. Petr Kužvart na základě plné moci, v.r.
advokát se sídlem v Praze 4, Za Zelenou liškou 967,
zapsaný v seznamu vedeném ČAK pod č. 2545