

Paré:


Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	30.11.2021	k připomínkovému řízení	Ing. Miloš Štolba

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 3		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>SEU + SP_Branický most</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 477 012 250 E: info@sudopeu.cz		
<b>Zhotovitel části / objektu:</b>	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	<b>ING. STANISLAV ŽÁČEK</b>	<b>Specialista:</b>	<b>Ing. Kateřina Hladká, Ph. D.</b>

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Zdvoukolejné trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov</b>			<b>Označení (S-kód):</b>	<b>S631900070</b>
				<b>Zakázka:</b>	<b>20-004.640</b>
<b>Název části:</b>	Dokladová část pro správní řízení			<b>Označení části:</b>	<b>N.1.2.14</b>
<b>Název objektu:</b>	<b>Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí</b>			<b>Číslo objektu / komplexu:</b>	
<b>Název přílohy:</b>	Vliv stavby na ovzduší			<b>Číslo přílohy:</b>	
<b>Název dílčí části přílohy:</b>	-				
<b>Odpovědný projektant:</b>	<b>Zpracovatel přílohy:</b>	<b>Měřítko:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>		
Ing. Blanka Novotná	Ing. Blanka Novotná	Formáty: 10xA4	DUSP		
<b>Kraj:</b>	<b>Katastrální území:</b>	<b>TUDU:</b>	<b>Smluvní datum zpracování:</b>		
Hl. město Praha	viz textová část	020602, 020604	30.11.2021		
<b>S-kód:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>	<b>Část:</b>	<b>Objekt:</b>	<b>Podobjekt:</b>	<b>Příloha:</b>
S 6 3 1 9 0 0 0 7 0	D U S P	N 1 2 1 4	X X X X X X X X X	X X	X X X X X

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: Zdvoukolejňení trati Branický most - Praha-Krč - odb. Spořilov

Stupeň dokumentace: Projektová dokumentace pro společné povolení stavby (DUSP)

místo realizace (okres): Praha

Odvětví: železniční doprava

Zadavatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

### Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IČ: 25793349, DIČ CZ25793349

Hlavní inženýr projektu: Ing. Stanislav Žáček

Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s., odpovědný zástupce Ing. Blanka Novotná, osvědčení o autorizaci dle §31 odst.1, písm. e) zákona č. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vydáno rozhodnutím MŽP ČR pod č.j.: 21031/ENV/11 ze dne 13.4. 2011

Datum zpracování: 09/2021

## 2. POPIS STAVBY

Uvažovaná stavba se nachází na území Hlavního města Prahy, téměř výhradně na území Městské části Praha 4 – Braník. Katastrální území Malá Chuchle, Braník, Krč, Michle, Hodkovičky a Záběhlice.

Záměr „Zdvoukolejňení trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov“ je první stavbou celého souboru investic v dané lokalitě, jenž přispěje k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati.

Hlavní cíle stavby jsou:

- zlepšit podmínky pro provoz nákladní dopravy a umožnit po dokončení všech staveb zavedení provozu osobních tangenciálních linek v relaci Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město;
- umožnit co nejdříve alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem, resp. Plzní po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov;
- zajištění provizorního SZZ po dobu výstavby metra D v žst. Praha-Krč.

Požadavky na technické řešení mají zajistit především prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující lokální omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a

vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI-PRM), vztahující se dle vyhlášky. č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do evropského železničního systému. Pouze části stavby nespádající pod působnost těchto TSI-PRM, jako jsou například vyvolané úpravy stávajících komunikací, budou posuzovány podle vyhl. č. 398/2009 Sb.

Mezi bezprostředně navazující stavby lze zařadit výstavbu trasy metra D a rekonstrukci žst. Praha-Krč.

Hlavní náplní této stavby je zřízení druhé traťové koleje v traťovém úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel. V předmětném úseku byla železniční trať ve své době postavena i s přípravou na výhledové zdvoukolejnění tratě. Součástí záměru jsou i související části železniční infrastruktury. Jedná se zejména o mostní objekty, zdi a technologická zařízení nezbytná pro provoz dráhy.

V železniční stanici Praha-Krč je uvažováno pouze s vymístěním zabezpečovacího zařízení, tak aby byla umožněna pozdější výstavby metra D. Bude tedy zřízeno provizorní zabezpečovací zařízení. Konečný stav bude řešen v rámci navazující rekonstrukce žst. Praha-Krč.

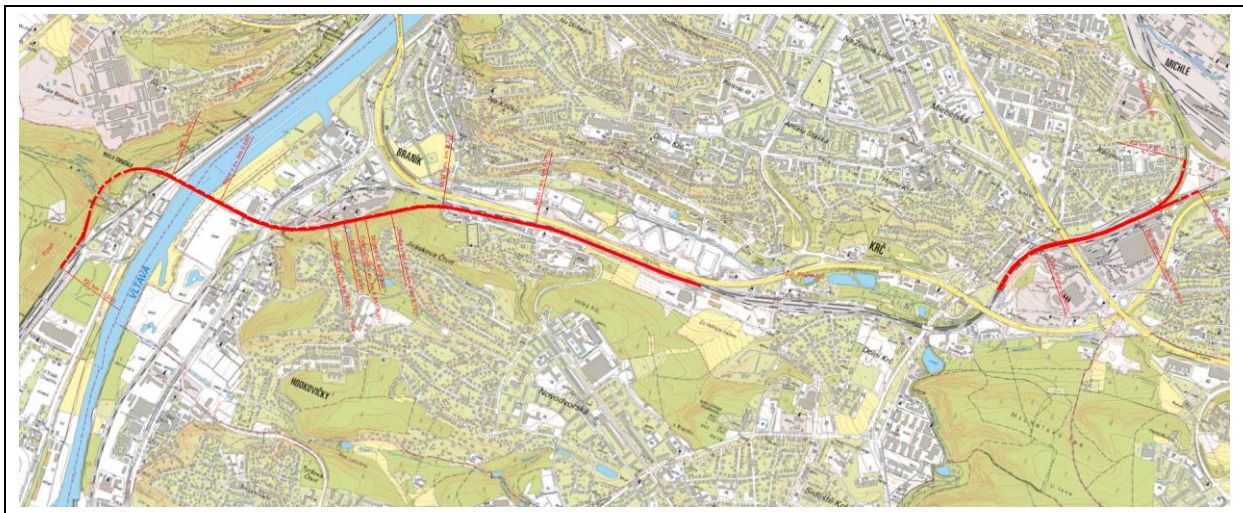
Další částí připravované stavby bude zřízení trvalé odb. Spořilov pro zvýšení kapacity provozu. Stavbou dojde k úpravě zastávky Praha-Kačerov. Předpokládá se výstavba nového ostrovního nástupiště délky 220 m, včetně zřízení mimoúrovňového přístupu prostřednictvím nové lávky. V souvislosti s touto změnou dochází k posunu jižní koleje. Toto řešení si vyžádá úpravu železničního tělesa pomocí nové zárubní zdi.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti železničního provozu je v modernizovaném úseku nezbytné realizovat nové zabezpečovací zařízení. Pro nové zabezpečovací zařízení a pro splnění všech jeho funkcí je nutné vybudovat zcela nové sdělovací zařízení s návaznostmi do stávajícího stavu.

Současné trakční vedení bude upraveno s ohledem na odstranění případných prostorových kolizí s upravovanými objekty železničního svršku a spodku, s ohledem na nové rozmístění kotevních úseků dle nových poloh elektrických dělení. Pro novou kolej bude zbudováno trakční vedení nové.

Pro splnění hygienických limitů budou navrženy PHS dle zpracované akustické studie.

#### **Obr.č. 1 Situace stavby**



### 3. VZTAH K PLATNÉ LEGISLATIVĚ

Zařazení jednotlivých zdrojů emisí stanoví zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“).

#### 3.1 REALIZACE STAVBY

V souvislosti s **realizací** drážních staveb je povinnost zpracování rozptylové studie v případě, že je během výstavby použit vyjmenovaný stacionární zdroj podle §11 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší. Obecně se nejčastěji jedná o mobilní recyklační linku, která je uvedena pod kódem 5.11. (recyklační linky o projektovaném výkonu větším než 25m<sup>3</sup>/den) v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší a její pohonná jednotka pod kódem 1.2. Spalování paliv v pístových spalovacích motorech o celkovém jmenovitém tepelném příkonu od 0,3 do 5 MW.

V případě, že zpracovatel projektové dokumentace je zadavatelem stavby pověřen k zajištění podkladů pro řízení podle zákona č. 18 /2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), požádá zpracovatel projektové dokumentace o závazné souhlasné stanovisko podle § 11 odst. 2 písm. b) a c) stavebního zákona:

1) Krajský úřad o vydání závazného stanoviska k umístění (k územnímu rozhodnutí) nebo k provedení (stavební povolení) stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší a to na základě na základě zpracované Rozptylové studie a Odborného posudku (zpracovaných autorizovanými osobami podle § 32 odst.1 písm. b) a c) zákona o ochraně ovzduší)

2) Popřípadě Obecní úřad obce s rozšířenou působností o vydání závazného stanoviska k umístění, provedení a užívání stavby stacionárního zdroje neuvedeného v příloze č. 2. zákona o ochraně ovzduší. Jedná se o stacionárního zdroje, které svým výkonem nedosahují limitů zdrojů uvedených v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší, (např. recyklační linka o nižším výkonu než 25m<sup>3</sup>/den) a dále činnosti, které znečišťují nebo by mohly znečišťovat podle § 2 písm.e) zákona o ochraně ovzduší (např. deponie umístěné na plochách ZS, prašné stavební činnosti, rozsáhlé demoliční práce...).

Toto stanovisko může být vydáno např. na základě Rozptylové studie, Dokumentace posuzující dopad umístění nevyjmenovaného stacionárního zdroje na kvalitu ovzduší, apod. (není stanoveno zákonem o ochraně ovzduší)

Dodavatel stavby (provozovatel technologie recyklační linky) požádá o závazné souhlasné stanovisko pro provoz stacionárního zdroje podle ust. § 11 odst. 2 písm. d) zákona o ochraně ovzduší:

1) Krajský úřad o vydání závazného stanoviska k povolení provozu stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší (např. recyklační linky) na základě zpracovaného Provozního řádu podle ust. § 12 odst.4 písm. d) zákona o ochraně o ovzduší)

**Během realizace stavby nebude použit žádný vyjmenovaný zdroj ve smyslu zákona o ochraně ovzduší.**

Dle výkladu MŽP ČR, odboru ochrany ovzduší, **liniové stavby** jejich realizace ani rekonstrukce nenaplňují definici stacionárního zdroje a proto se k jejich umístění **nevydává** závazné stanovisko podle §11 zákona č. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší v platném znění.

**V případě zdvoukolejňení železniční trati tedy odpadá povinnost zpracování rozptylové studie podle §11 odst. 9 zákona, o ochraně ovzduší.**

### 3.2 PROVOZ STAVBY

V souvislosti s **provozem** drážních staveb je povinnost zpracování rozptylové studie v případě, že je součástí stavby vyjmenovaný stacionární zdroj podle §11 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší. Obecně se nejčastěji jedná o záložní dieselagregát, který je uvedena pod kódem 1.2. *Spalování paliv v pístových spalovacích motorech o celkovém jmenovitém tepelném příkonu od 0,3 do 5 MW.*

**Po uvedení stavby do provozu je počítáno s umístěním vyjmenovaného zdroje - záložního dieselagregátu ( D.1.3.5 PS 05-03-53 Žst. Praha-Krč).**  
**Pozn. Tento zdroj je řešen v samostatné rozptylové studii**

## 4. VSTUPNÍ ÚDAJE

### 4.1 IMISNÍ LIMITY

Přípustnou úroveň znečištění ovzduší určují hodnoty imisních limitů, cílové imisní limity a dlouhodobé imisní cíle, dále meze tolerance a četnost překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující látky. Imisní limit nesmí být překročen více než o mez tolerance a nad stanovenou četnost překročení.

Způsob sledování a vyhodnocování kvality ovzduší je stanoven v zákoně o ochraně ovzduší. Hodnoty imisních limitů a mezí tolerance pro vybrané látky znečišťující ovzduší, jsou vyjádřeny v  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a vztahují se na standardní podmínky (objem přepočtený na teplotu 293,15 K a atmosférický tlak 101,325 kPa). Imisní pozadí je hodnoceno pro účely ochrany zdraví lidí a pro ochranu ekosystémů. Imisní limity, meze tolerance, pro tyto látky: oxid siřičitý, suspendované částice frakce  $\text{PM}_{10}$ , oxid dusičitý a oxidy dusíku, olovo, oxid uhelnatý, benzen, kadmium, arsen, nikl a polycyklické aromatické uhlovodíky vyjádřené jako benzo(a)pyren. **V následující tabulce jsou uvedeny imisní limity znečišťujících látek vyhlášené pro účely ochrany zdraví lidí.**

Vyhodnocení kvality ovzduší je stanoveno na základě příl. č.1 zákona o ovzduší, která udává hodnoty imisních limitů a mezí tolerance pro vybrané látky znečišťující ovzduší.

**Tab. č. 7 Tabulky hodnot imisních limitů (pozn. číslování tabulek odpovídá zákonu o ovzduší)**

*Tabulka č.1. Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení*

Znečišťující látka	Doba proměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid siřičitý	1 hodina	$350 \mu\text{g}/\text{m}^3$	<b>24</b>
Oxid siřičitý	24 hodin	$125 \mu\text{g}/\text{m}^3$	<b>3</b>
Oxid dusičitý	1 hodina	$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	<b>18</b>
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$	<b>0</b>



Oxid uhelnatý	maximální denní osmihodinový průměr <sup>1)</sup>	10mg/m <sup>3</sup>	<b>0</b>
Benzen	1 kalendářní rok	5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0</b>
Částice PM <sub>10</sub>	24 hodin	50 µg/m <sup>3</sup>	<b>35</b>
Částice PM <sub>10</sub>	1 kalendářní rok	40 µg/m <sup>3</sup>	<b>0</b>
Částice PM <sub>2,5</sub>	1 kalendářní rok	20 µg/m <sup>3</sup>	<b>0</b>
Olovo	1 kalendářní rok	0,5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0</b>

*Poznámka: 1) Maximální denní osmihodinová průměrná koncentrace se stanoví posouzením osmihodinových klouzavých průměrů počítaných z hodinových údajů a aktualizovaných každou hodinu. Každý osmihodinový průměr se přiřadí ke dni, ve kterém končí, to jest první výpočet je proveden z hodinových koncentrací během periody 17:00 předešlého dne a 01:00 daného dne. Poslední výpočet pro daný den se provede pro periodu od 16:00 do 24:00 hodin.*

*Tabulka č.2. Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace*

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit
Oxid siřičitý	kalendářní rok a zimní období (1. října -31. března)	<b>20 µg/m<sup>3</sup></b>
Oxidy dusíku <sup>1)</sup>	1 kalendářní rok	<b>30 µg/m<sup>3</sup></b>

*Poznámka: 1) Součet objemových poměrů (ppb<sub>v</sub>) oxidu dusnatého a oxidu dusičitého vyjádřený v jednotkách hmotnostní koncentrace oxidu dusičitého.*

*Tabulka č.3. Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM<sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu zdraví lidí*

Znečišťující látka	Doba proměřování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Benzo(a)pyren	1 kalendářní rok	1ng/m <sup>3</sup>	<b>0</b>

## 4.2 IMISNÍ CHARAKTERISTIKA LOKALITY

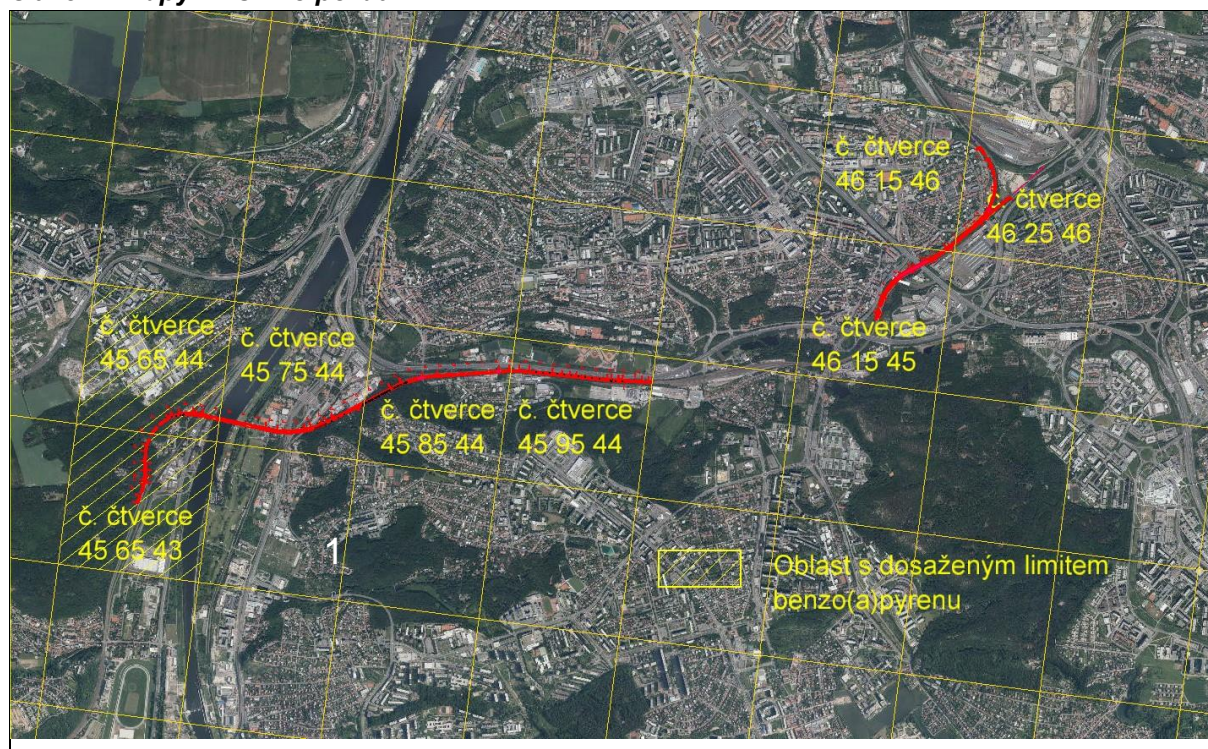
### Stávající stav ovzduší

Na celkovou situaci znečištění ovzduší v okolí stavby má nejzásadnější vliv působení lokálních stacionárních a mobilních zdrojů (stacionární zdroje na území nejbližších měst a dále automobilová místní a tranzitní doprava).

V případě okolí plánované stavby jsou tyto vlivy zásadní. Stavba prochází urbanizovaným územím s hustou dopravní sítí a průmyslovými objekty.

Při stanovení stavu ovzduší v zájmové lokalitě bylo použito informací poskytovaných ČHMU [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html) - Mapy oblastí s překročeními imisními limity jsou konstruovány v síti 1x1 km.

Obr.č.4 Mapy imisního pozadí



Tab. č. 3 Imisní pozadí za průměrovací období 2015 -2019

Znečišťující látka	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	Benzen	Benzo(a)pyren	PM <sub>10</sub> Denní maximum 50[μg/m <sup>3</sup> ] 36. nevyšší hodnota
[μg/m <sup>3</sup> ]	Roční limit 40[μg/m <sup>3</sup> ]	Roční limit 40[μg/m <sup>3</sup> ]	Roční limit 20[μg/m <sup>3</sup> ]	Roční limit 5[μg/m <sup>3</sup> ]	Roční limit 1[ng/m <sup>3</sup> ]	
Č. čtverce						
45 65 43	17,9	22,0	16,7	1,0	1,00	37,8
45 65 44	19,4	22,0	16,7	1,0	1,00	37,7
45 75 45	28,1	23,6	17,6	1,3	0,9	40,7
45 85 45	24,9	23,2	17,6	1,2	0,9	37,1
45 95 44	24,3	23,1	17,5	1,2	0,9	39,8
46 15 45	33,2	23,5	17,7	1,3	0,8	41,4
46 15 46	27,8	23,6	17,8	1,2	0,8	41,3
46 25 46	35,2	23,8	17,9	1,3	0,8	42,2

Na základě hodnot pětiletých průměrů za období let 2015 - 2019, je patrné dosažení imisního limitu u hodnot benzo(a)pyrenu v oblasti Malé a Velké Chuchle ve čtvercích č. 45 65 43 a č. 45 65 44. U ostatních sledovaných látek jsou imisní limity dodrženy.

**Celkově lze konstatovat, že kvalita ovzduší ve sledované lokalitě je podprůměrná.**

## 4.3 EMISNÍ CHARAKTERISTIKA ZDROJŮ BĚHEM REALIZACE STAVBY

### Liniové zdroje

Liniové zdroje bude tvořit nákladní automobilová doprava obsluhující stavbu. Vyvolaná nákladní automobilová doprava bude produkovat emise NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO a v menší míře pak emise, benzen a benzo(a)pyrenu.

Všechny tyto vyprodukované emise z nákladní dopravy budou vzhledem k jednotkové intenzitě dopravy a omezenému časovému využití velmi nízké a to jak z hlediska ročních imisních příspěvků, tak krátkodobých maximálních hodnot. Nejvyšší intenzity staveništní dopravy se obvykle pohybují kolem 10 jízd/hod., v desetihodinovém provozu během časového úseku denní doby pro stavební činnost tj. mezi 7-21 hodinou, což odpovídá dopravní intenzitě 100TNVden.

Vzhledem ke zpracování hodnocení vlivu na ovzduší ve fázi projektové přípravy nejsou známy konkrétní počty a typy nákladních automobilů. Proto stanovení množství emitovaných znečišťujících látek pomocí programu MEFA13 by bylo zavádějící.

**Lze konstatovat, že časově omezené využití nákladní dopravy s nízkou intenzitou provozu zásadně neovlivní kvalitu ovzduší.**

### Plošné zdroje

Za plošný zdroj lze označit vlastní prostor staveniště - rozšiřovanou plochu kolejiště, kde budou probíhat zemní a následná výstavba železničního tělesa. Tyto práce budou zejména zdrojem sekundární prašnosti TZL jako PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>. Jejich zdrojem budou zemní práce, nakládání se sypkými materiály a pohyb staveništní techniky po nezpevněném povrchu.

Tyto zdroje budou po omezenou dobu výstavby významným zdrojem TZL v blízkém okolí staveniště. Jejich intenzita závisí především na konkrétních plánovaných pracích v jednotlivých stavebních postupech. Významnou roli v množství vyprodukovaných emisí bude hrát i vlhkost zpracovávaného materiálu a vlhkost odkrytých ploch staveniště.

#### - Výpočet resuspenze v případě pojiždění nezpevněné komunikace (metodika EPA – AP42, 13.2.2)

Emisní faktor pro nezpevněné povrchy mimo veřejných komunikací:

$$E = k * (s/12)^a * (W/3)^b * (365-P)/365 \text{ [g/voz./km]}, \text{ kde}$$

s obsah jemnozrnné složky v % - viz metodika

W váha vozidel (t) – 15t

P počet dnů v roce se srážkami > 0.254mm -95 dnů (vzhledem ke skutečnosti, že tento údaj není k dispozici, byl uvažován počet dní se srážkami > 1.0mm. výpočet je pak na straně bezpečnosti)

a,b,k empir. konstanty viz metodika

$$E_{(PM_{10})} = 423 * (8.5/12)^{0.9} * (15/3)^{0.45} * (365-95)/365 \text{ [g/voz./km]}$$

$$E_{(PM_{10})} = \underline{\underline{473,382 \text{ [g/voz.15t/km]}}}$$



$$E_{(PM_{2,5})} = 42,3 * (8.5/12)^{0.9} * (15t/3)^{0.45} * (365-95)/365 \text{ [g/voz./km]}$$

$$E_{(PM_{2,5})} = \underline{\underline{4,73 \text{ [g/voz.15t/km]}}}$$

**Lze předpokládat, že jedno nákladní vozidlo s nosností 15t vyprodukuje během ujetého kilometru 473,382g PM<sub>10</sub> a 4,73g PM<sub>2,5</sub>.**

- **Výpočet sekundární prašnosti z deponií (metodika AP, 13.2.4)**

Mezi plošné zdroje během výstavby patří i sypký materiál uložený na plochách ZS. Jedná se zejména o výkopovou zeminu, vytěžené štěrkové lože určené k recyklaci apod.

Realizace stavby si dle dokumentace N.1.6.7 ZOV nevyžádá mezideponie sypkých materiálů, proto tyto plošné zdroje nejsou uvažovány.

### **Bodové zdroje**

Jako bodové zdroje lze chápat pohonné jednotky - **dieslové motory**, zejména velké stavební techniky použité během výstavby. Jedná se zejména o mobilní jeřáby, vrtné soupravy, betonové pumpy.

Ze spalování nafty v pístových spalovacích motorech při využití této techniky budou vznikat emise NO<sub>x</sub>, TZL a menší míře benzenu, benzo(a)pyrenu.

Jedná se o zdroje s lokálně omezeným účinkem po velmi krátkou dobu. Jejich využití se obvykle pohybuje v řádu dnů až týdnů.

Tato zařízení splňují platné emisní normy pro mimosilniční motory, podle nichž lze v závislosti na výkonu pohonné jednotky stanovit produkci emisí během provozu. Jedná se o emisní normy STAGE III.B – V. nebo Tier 3 a Tier 4.

Vzhledem ke zpracování hodnocení vlivu na ovzduší ve fázi projektové přípravy nejsou známy konkrétní počty ani typy využití této stavební techniky

**Lze konstatovat, že využití této techniky nebude mít z dlouhodobého hlediska vliv na kvalitu ovzduší. V případě zvýšení krátkodobých koncentrací, zejména maximálních hodinových koncentrací NO<sub>2</sub>, je toto působení patrné především v blízkém okolí zařízení, které je však nutno chápat jako pracoviště.**

## **4.4 OPATŘENÍ NA SNÍŽENÍ EMISÍ BĚHEM VÝSTAVBY**

Produkci emisí výše uvedených zdrojů lze částečně eliminovat opatřeními na snížení prašnosti i opatřeními na snížení emisí dieslových motorů stavební techniky.

Obecné podmínky pro snížení prašnosti během stavební činnosti jsou uvedeny v Metodickém pokynu MŽP - **Metodiky pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM<sub>10</sub> Projekt TA ČR č. TA02020245** Jedná se o následující:

- v případě sucha skrápění plochy ZS
- skrápění případných mezideponií sypkých materiálu na plochách ZS
- pravidelné čištění komunikací určených k návozu a odvozu materiálu na staveniště

- v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu práce stavebních mechanismů s vysokým výkonem

Použitím těchto opatření dojde ke snížení hodnot maximálních denních koncentrací tuhých znečišťujících látek jako PM<sub>10</sub>.

**Ke snížení hodnot emisí produkovaných motory stavebních strojů**, lze dále doporučit následující opatření:

- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivázející či odvázející osoby nebo náklad.
- Na celém staveništi budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
- Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek
- Použití stavebních strojů se splněním emisních parametrů dle Stage IV podle Směrnice 2004/26/EC, která stanoví množství emisí NO<sub>x</sub> více než 8x nižší než stanoví norma STAGE IIIB

## 5. ZÁVĚR

Uvedené zdroje znečišťování ovzduší, které budou použity v souvislosti s realizací stavby nejsou vyjmenovanými zdroji ve smyslu zákona o ovzduší. Jejich působení bude časově omezené a vázané na lokalitu stavby. Vzhledem k velmi nízkému ročnímu využití těchto zdrojů, tj. v řádu max. desítek hodin za rok, lze předpokládat že i jimi způsobený imisní příspěvek bude zanedbatelný a na celkové hodnotě imisního pozadí se neprojeví.

Z důvodu ochrany ovzduší během realizace stavby doporučujeme k omezení prašnosti a produkce emisí z dieslových motorů stavební techniky dodržování výše uvedených podmínek.