

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 11. 10. 2012

Č.j.: 54151/ENV/12

## **STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),  
ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“)

### **I. Identifikační údaje**

***Název záměru:***

Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka  
- Balabenka

***Kapacita (rozsah) záměru:***

Novostavba místní komunikace obousměrně rozdělené, která je součástí budovaného dopravního systému Městského okruhu Prahy. Komunikace je navržena v kategorii MS4d 20/80. V obou směrech je navrženo vedení ve dvou jízdních pružích bez odstavných pruhů s jedním odbočovacím resp. připojovacím pruhem. Celková délka záměru bude cca 3,2 km (podle trasových variant).

Varianta V1 – patrové vedení trasy v délce 575 m a hloubený tunel pod Povltavskou ulicí délky 541 m.

Varianta V2 – tunelový úsek pod Bílou skálou, pravý jízdní pás délky 1 490 m.

Varianta V2-O - tunelový úsek pod Bílou skálou, pravý jízdní pás délky 1 490 m.

Podrobnější popis variant společně s technickými prvky je uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

***Umístění záměru:***

kraj: Hlavní město Praha

obec: Městská část Praha 8, Městská část Praha 9

k.ú.: Libeň

***Obchodní firma oznamovatele:***

Magistrát hlavního města Prahy, odbor městského investora

***IČ současného oznamovatele:***

00064581

***Sídlo současného oznamovatele:***

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

### **II. Průběh posuzování**

***Zpracovatel oznámení:***

Ing. Michaela Vrdlovcová

osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 3155/484/OPV/93

s prodloužením autorizace č.j.: 45250/ENV/11

***Datum předložení oznámení:***

29. 8. 2005

**Zpracovatel dokumentace:** Ing. Michaela Vrdlovcová  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 3155/484/OPV/93  
s prodloužením autorizace č.j.: 45250/ENV/11

**Datum předložení dokumentace:** 17. 6. 2008

**Zpracovatel dopracované dokumentace:** Ing. Michaela Vrdlovcová  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 3155/484/OPV/93  
s prodloužením autorizace č.j.: 45250/ENV/11

**Datum předložení dopracované dokumentace:** 13. 12. 2010

**Zpracovatel posudku:** Ing. Libor Ládyš  
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 3772/603/OPV/93  
s prodloužením autorizace č.j.: 3032/ENV/11

**Datum předložení posudku:** 8. 8. 2011

**Veřejné projednání:** datum konání: 17. 10. 2011, 14:30  
místo konání: Hotel Olympik Artemis v Praze

***Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:***

- Dne 29. 8. 2005 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) předloženo oznámení záměru.
- Dne 9. 9. 2005 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 9. 12. 2005 bylo ukončeno zjišťovací řízení vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzován dle zákona.
- Dne 17. 6. 2008 byla MŽP předložena dokumentace.
- Dne 30. 6. 2008 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 20. 8. 2008 byl pověřen Ing. Libor Ládyš zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).
- Dne 26. 9. 2008 navrhl zpracovatel posudku vrátit dokumentaci k přepracování.
- Dne 26. 9. 2008 vrátilo MŽP oznamovateli dokumentaci k přepracování.
- Dne 13. 12. 2010 byla MŽP předložena dopracovaná dokumentace.
- Dne 21. 12. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 6. 5. 2011 byly zpracovateli posudku zaslány veškeré podklady k přípravě oponentního posudku.
- Dne 24. 8. 2011 byl MŽP předložen posudek.

***Závěry zpracovatele posudku:***

Zpracovatel posudku považuje doplněnou dokumentaci k předmětnému záměru za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace a připomínek k ní obdržených doporučuje zpracovatel posudku příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) pro realizaci záměru za respektování podmínek tohoto stanoviska.

Na základě výsledků provedených studií a z celkového hlediska lze z posuzovaných stavů a variant jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ (dále jen „MO č. 0081“) a stavby „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ (dále jen „LS“) v kombinaci s variantou T1 stavby „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ (dále jen „MO č. 0094“) s optimalizačními opatřeními.

Při dodržení podmínek uvedených dále je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě V2 - optimalizované posuzovaného záměru MO č. 0081. Zároveň však zpracovatel posudku doporučuje prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc Tyrolka - Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku ve směru Pelc Tyrolka - Balabenka by v km cca 1,4 - 2,0 přecházela do hloubeného tunelového úseku. Po překrytí této části by bylo možné využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem opatření navržených k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo v dokumentaci, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými správními úřady, dotčenými územně samosprávnými celky a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „proces EIA“) k danému záměru vyjádřily.

- Dne 5. 9. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 26. 9. 2011 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění.
- Dne 17. 10. 2011 se konalo veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu ustanovení § 17 zákona.

#### ***Závěry veřejného projednání:***

Na veřejném projednání byla diskuze zaměřena zejména na problematiku ochrany veřejného zdraví. Výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání konaného v Praze č.j.: 83202/ENV/11 ze dne 24. 10. 2011.

#### ***Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:***

- Hlavní město Praha
- Hlavní město Praha, Rada hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu
- Městská část Praha 3
- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 9
- Městská část Praha 10
- Městská část Praha 15
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (nyní odbor životního prostředí)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb (v současné době zrušen)

- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Univerzita Karlova v Praze
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Ateliér pro životní prostředí“
- Občanské sdružení „Krocan“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto\*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto\*Mat a Krocan
- Jakub Adam
- Auto Jarov, s.r.o.
- Michal Babický
- Lucie Bláhová
- Pavel Bobek
- Lucie Bugárová
- Jiřina Čapková
- Mgr. Jana Děžinská
- Petr Dlouhý
- Mgr. Jana Doležalová
- Ervin, s. r. o.
- RNDr. Tomáš Fiala, CSc.
- Tomáš Hnyk
- Bc. Abdulkádir Nizar Homsí
- Kristýna Homsí
- Jan Hon
- Otakar Hybner
- Ing. Otto Chlumský
- Matěj Jungwirth
- Mgr. Pavlína Kalandrová
- Pavel Krbec
- Kamila Krbcová
- Lenka Krbcová
- RNDr. Václav Krejzlík
- Tomáš Kočnar
- Ing. Milan Kopeček
- Mgr. David Kumermann
- prof. Vojtěch Lahoda
- Ing. Jakub Lachmann
- „Libeňáci“ (obyvatelé Libně, celkem 53 občanů)
- Maláčovi
- Tereza Mašková

- Jan Matějec
- Ondřej Michálek
- Alena Michálková
- Ing. Oldřich Mruzek
- Mgr. Věra Nečasová
- Mgr. Petr Nečina
- RNDr. Helena Pavlíková
- Zuzana Práglová
- Ing. arch. Vojtěch Sigmund
- Vladimír Srb
- Ing. arch. Pavel Šourek
- Barbora Špičáková
- Ing. Václav Šubrt
- Marie Tilšarová
- Rudolf Trojan
- RNDr. Jakub Velímský, Ph.D.
- Michal Vokáč
- Tomáš Vokatý
- Mgr. Sonja Voříšková
- Marie Zichová
- Ing. Vít Zýka, Ph.D.
- Ing. Helena Žáčková

### **III. Hodnocení záměru**

***Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti (dle zpracovatele posudku):***

Za nejvýznamnější vliv posuzovaného záměru lze považovat vliv na obyvatelstvo, hlukovou a imisní situaci v předmětné oblasti. Další ovlivnění pak lze čekat u vlivu na půdu, faunu, flóru a ekosystémy, estetickou kvalitu území, hmotný majetek a kulturní památky. Za nevýznamný lze považovat vliv na vodu, horninové prostředí a přírodní zdroje. Z hlediska vlivů na dopravu a rozvoj infrastruktury dojde k výraznému zlepšení oproti současnému stavu. Z celkového hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí byly zjištěny u složek mimořádného významu (zdravotní rizika, hluková zátěž, imisní zatížení) významné rozdíly mezi realizací a nerealizací navrženého záměru.

#### **Vliv záměru na akustickou situaci**

Výstavbou souboru staveb MO č. 0081, MO č. 0094 a LS (včetně rozsáhlých protihlukových opatření) dojde oproti stavu bez realizace souboru staveb MO (nulová varianta) po roce 2015 v daném území k určitému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy. V okolí trasy stavby MO č. 0081 při realizaci navržených protihlukových opatřeních bude s výjimkou 11 objektů dodržen v současné době požadovaný hygienický limit pro denní dobu 60 dB a pro noc 50 dB. Tyto objekty se nachází v oblasti Balabenky a Pelc Tyrolky a dořešení jejich ochrany, případně alternativního majetkoprávního řešení, bude předmětem řešení v dalším stupni projektové dokumentace. Obě posuzované varianty 1 a 2 jsou z hlediska imisí hluku v chráněném venkovním prostoru obytných staveb

hodnoceny jako zhruba rovnocenné. Zjištěné rozdíly se pohybují v rámci nejistoty výpočetní predikce a žádnou variantu nelze z hlediska vlivů na akustickou situaci hodnotit jako příznivější.

Významné zlepšení situace z hlediska zatížení území hlukem z automobilové dopravy přináší přijetí optimalizačních opatření tj. varianta 2-O. Jedná se o soubor dopravně - organizačních opatření v oblasti regulace dopravy a technicko - provozních opatření ke snížení hlučnosti a sekundární prašnosti z dopravy po Městském okruhu hlavního města Prahy (dále jen „MO“) a navazujících komunikacích. Kromě příznivého efektu na imisní situaci v okolí nových komunikací budou mít tato opatření především zásadní vliv na snížení emisí z dopravy a souvisejícího zdravotního rizika na celém území vnitřní Prahy.

Vysokou hlukovou zátěž okolí stavenišť lze očekávat v období výstavby v celém úseku stavby MO č. 0081. Hluková zátěž způsobená výstavbou bude mít dočasný charakter. Hluk ze stavby bývá obyvateli vnímán nepříznivě, protože má odlišný charakter na rozdíl od hluku z dopravy. Lze očekávat, že v několika úsecích, kde je obytná zástavba ve vzdálenosti pouze několika desítek metrů, bude hluk šířený ze stavby na hranici hygienického limitu. Doprava stavebního materiálu, přeprava zeminy a demoličního materiálu se předpokládá v trase navrhovaných komunikací a po veřejných komunikacích. Aby bylo možné omezit mimostaveništní dopravu na veřejných komunikacích, bude využita lodní přeprava materiálu (především pro odvoz rubaniny) po Vltavě.

#### Vliv záměru na znečištění ovzduší

Vliv stavebních prací lze považovat za relativně významný, zejména z pohledu nejvyšších denních koncentrací  $PM_{10}$ . Bude záležet především na technologické kázi a systému kontroly, zda se podaří výrazně snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. V případě imisního zatížení oblasti dojde v porovnání s variantou bez MO k jeho většímu zatížení. Při zprovoznění MO bez optimalizačních opatření je nutno v jeho blízkosti očekávat překročení imisních limitů suspendovaných částic  $PM_{10}$ , lokálně pak může docházet i k překročení limitu pro hodinové koncentrace  $NO_2$ . Výhledová imisní zátěž území bude ve všech navržených variantách bez technicko - organizačních opatření srovnatelná.

Navržená optimalizační opatření však povedou nejen k zásadní redukci imisních příspěvků z provozu MO, ale i k celkovému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území města. V případě uplatnění těchto opatření lze očekávat splnění všech imisních limitů, s výjimkou limitu pro 24hodinové hodnoty  $PM_{10}$ . V jeho případě dochází k překročení limitu v celém širším území nezávisle na existenci MO. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci zmíněných opatření se sníží rozsah území překročení limitu oproti stavu bez výstavby. Posuzovaná stavba nebude mít vliv na klimatické charakteristiky oblasti.

#### Vliv záměru na veřejné zdraví

Zprovoznění plánovaného úseku MO bez dalších opatření povede k významným změnám v distribuci dopravy a tím i hlukové a imisní expozice zájmového území. Zatímco u hlukové zátěže dojde v celkovém souhrnu k mírnému zlepšení a poklesu rizika hluku, u příspěvku ke znečištění ovzduší se situace nevyhnutelně naopak mírně zhorší. Ve srovnání s nulovou variantou se podle akustické studie mírně snižuje procento obyvatel exponovaných zdravotně významným vysokým hladinám hluku  $> 65/55$  dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době a tím i zdravotní rizika hlukové expozice.

Závažným důsledkem zprovoznění plánovaných dopravních staveb bez dalších opatření ke snížení emisí z dopravy by však bylo zvýšení počtu obyvatel exponovaných vysokým koncentracím pevných částic  $PM_{10}$  v ovzduší, převyšujících imisní limit  $40 \mu g/m^3$ , což představuje imisní zátěž spojenou s neúnosně vysokým zdravotním rizikem. Ze srovnání

jednotlivých aktivních variant nevyplývají z hlediska zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší významné rozdíly. Výrazné zlepšení ve srovnání s nulovou variantou i aktivními variantami realizace záměru, včetně snížení expozice obyvatel prašným částicím v ovzduší pod uvedený imisní limit, přináší až optimalizovaný výhledový stav s realizací souboru zásadních opatření dopravně - organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

#### Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy

Všechny hodnocené aktivní varianty nepříznivě zasahují vedle území vrchu Bílá skála do funkčně významných ale přírodně poškozených břehových porostů pravého břehu Vltavy. Stavbou těchto variant nejsou přímo ovlivněny sice žádné kriticky ohrožené druhy, ale může být ovlivněno několik silně ohrožených druhů fauny (ledňáček říční, žluva hajní, slepýš křehký, ještěrka obecná) a ohrožených druhů flóry (bělozářka liliovitá, hvězdnice zlatovlásek). Přitom lze předpokládat, že velikost rozsahu trvalého záboru vyvolaná stavbou MO č. 0081 v případě posuzovaných variant pravděpodobně nebude mít s ohledem na přírodní hodnotu stavbou zabíraného území okamžitý přímý dopad na druhovou četnost živočichů a rostlin vyskytujících se v širším dotčeném území.

Hodnocené varianty jsou územně ve střetu s přírodní památkou (dále jen „PP“) Bílá skála (varianta V1), resp. jejím ochranným pásmem (varianta V2 a V2-O). V případě varianty V1 se jedná o přímý, trvalý vliv s negativním dopadem na velikost území vyhlášené přírodní památky. V zájmovém území ani v jeho širším okolí se nenalézají lokality zařazené do soustavy Natura 2000.

#### Vliv záměru na krajinný ráz

Přestože jde o umístění stavby MO převážně v území městské zástavby, jde z hlediska prostorových parametrů o významnou stavbu přesahující měřítka stávající zástavby. Posuzovaný úsek MO č. 0081 se značným půdorysným zábořem plochy (eventuálně výškově výrazného patrového vedení ve variantě V1) je prvkem negativně ovlivňujícím stávající krajinu a její ráz. Tunelové řešení (ve variantách V2 a V2-O) je z hlediska vlivu na krajinu přijatelnější. Nevyvolává vizuálně tak silný vliv na krajinotvorný prvek vrchu Bílá skála jako v případě terénního zářezu do jeho vltavského úbočí ve variantě V1. Z hlediska narušení krajinného rázu lze patrové vedení komunikace ve variantě V1 na břehu Vltavy považovat za nežádoucí.

#### Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

Výstavbou předmětné stavby MO dojde k nárůstu zpevněných ploch, čímž dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek v oblasti. Lze očekávat snížení infiltrace srážkových vod do vod podzemních. Posuzovaná stavba, ať již ve variantě V1 či V2, neovlivní negativně hydrogeologické a hydrochemické poměry v zájmovém území takovým způsobem, které by vylučovaly či významnějším způsobem komplikovaly její realizaci a provoz. Vlivy záměru na uvedenou složku životního prostředí nebudou významné a není tedy nutné v této fázi projektové přípravy navrhopvat minimalizační nebo eliminační opatření. Tato opatření mohou být navržena až na základě dalších etap průzkumných prací a realizovaného monitoringu podzemních a povrchových vod.

#### Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

Výstavba přinese nároky na demolice některých stávajících budov. Jejich upřesněný rozsah bude stanoven v dalších stupních projektové dokumentace. Současná stavební uzávěra brání dostavbě území. Po ukončení výstavby bude moci být dotčené území z urbanistického hlediska dotvořeno, čímž se zvýší jeho estetická hodnota a atraktivita. Navrhovaný záměr MO nebude mít žádný přímý vliv na kulturní památky a významné architektonické objekty zájmového území.

### Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje

Výstavba svým situováním v území vyvolá nárok na zábor půdy (pozemků). Z hlediska doby trvání jde o dočasný zábor pozemků během stavby. Velikost plochy tohoto záboru pro zařízení staveniště je pro všechny posuzované varianty MO přibližně srovnatelná. Plocha záboru vyvolaného realizací záměru je menší v případě variant V2 a V2-O, přičemž velikost návrhové plochy nového záboru mimo plochu stávajících komunikací je cca 2,4 ha. Důvodem je návrh části trasy MO v tunelu, která se do plochy trvalého záboru nepromítne. Varianty V2 a V2-O se z hlediska záboru půdy jeví jako příznivější.

Ani v jedné z hodnocených variant nedochází ke střetu s produktivní zemědělskou nebo lesní půdou. Z hlediska hodnocení velikosti záboru pozemků zemědělského půdního fondu jsou předpokládány zábory v případě obou posuzovaných variant s ohledem na celkový plošný zábor stavby hodnoceny jako minimální. K záboru lesní půdy (pozemků určených k plnění funkcí lesa) nedojde.

Horninové prostředí, nerostné a další přírodní zdroje nebudou významně negativně ovlivněny. Je pravděpodobné, že nedojde k takovému zásahu do horninového prostředí nebo k čerpání přírodního zdroje, které by představovalo zásadní dopad do celkových charakteristik prostředí, nebo by mělo jiný významný vliv na hodnocení záměru.

### Vliv záměru na produkci odpadů

Vlivy posuzovaných variant záměru na produkci odpadů ve fázi výstavby a provozu budou akceptovatelné. Mezi jednotlivými variantami nejsou významnější rozdíly. Při splnění navržených opatření týkajících se nakládání s odpady lze záměr akceptovat.

### Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele

Z celkového hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí vyplývá, že v porovnání s výhledovým stavem bez realizace záměru se předmětný stavební záměr dopravní komunikace stavby MO č. 0081, jeví jako přijatelný v podobě optimalizované varianty řešení V2-O (s tunelem pod Bílou skálou) navrhované stavby. A to za předpokladu, že budou realizována všechna navrhovaná opatření uvedená v předkládané dokumentaci, která budou v dalších stupních přípravných prací upřesněna a na základě znalostí vyplývajících z prováděných detailních průzkumů rozvíjena.

Významným z hlediska celkového přínosu pro splnění hygienických požadavků vlivu posuzované stavby na zdraví obyvatel je přijetí navrhovaných tzv. optimalizačních opatření zahrnujících vedle technických i významná dopravně - organizační opatření, mezi která patří snížení intenzity dopravy přijetím regulačních opatření.

Koncepčně se v případě posuzované stavby MO č. 0081 jedná o náročnou stavbu situovanou v historickém urbanizovaném a intenzivně zastavěném území s přímým dopadem na obyvatele území v okolí umístění stavby, ale zejména s významným kvalitativním dopadem na celé území Prahy. Jedná se o pozitivní vliv vyvolávající dopravní uvolnění zejména v jeho centrální části.

Specifikum stavby MO č. 0081 spočívá v tom, že tato stavba je v návrhu všech svých hodnocených variant řešení umístěna do prostředí, které svými stávajícími parametry již v současnosti nesplňuje hygienické podmínky kladené na kvalitu životního prostředí u hluku a znečištění ovzduší stejně jako u většiny území centrální Prahy. Obecně je proto třeba hledat optimální řešení, které by při splnění požadované funkce vyvolávalo minimální dopad stavby na životní prostředí.

Nerealizace souboru staveb, tj. MO č. 0081 a č. 0094 a LS, jako nedílné součásti nadřazeného komunikačního systému (dále jen „NKS“) je z hlediska životního prostředí



v hlavním městě Praze nejméně vhodnou variantou. V důsledku zprovoznění hodnocených staveb MO a LS dochází k přerozdělení intenzit dopravy. Nové trasy sběrných komunikací sníží dopravní zátěže stávající uliční sítě a tím přispějí ke snížení imisní a hlukové zátěže v širším území města, zejména v jeho centrální části. Současně vytvoří podmínky pro účinnou regulaci dopravy.

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

Technické řešení záměru je vhodné a správné. Při dodržení všech legislativních požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby, a to především veškerých optimalizačních opatření, zajištění koordinace s výstavbou NKS, s ohledem na snížení akustické zátěže, ochranu ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel. Tato opatření musí vycházet z doplněné dokumentace, z oponentního posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu či průběhu přípravy území ke stavbě.

***Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:***

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajících z procesu EIA respektují požadavky na omezení, resp. vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí. Dokumentace předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Za zásadní opatření je třeba považovat dvě předřazené podmínky pro realizaci stavby, a to podmíněnost časové posloupnosti zprovoznění jednotlivých částí NKS – MO a Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen „SOKP“) a dále nezbytnost uvedení optimalizačních opatření do praxe. Mezi další podstatná opatření patří požadavky ke snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a v rámci zpracování posudku byl navržen soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, případně upraven. Úplný soupis navržených opatření je uveden v části „Podmínky souhlasného stanoviska“ tohoto stanoviska.

***Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:***

Varianty 3, 4 a 5 nebyly vybrány k dalšímu zpracování. Podkladem k tomuto rozhodnutí byly práce nezávislých expertů, jejichž závěry jsou uvedeny v dokumentaci. Na základě vyhodnocení připomínek při schvalování studie stavby byly pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí vybrány dvě varianty dále posuzované, a to varianta V1 (s patrovým vedením komunikace MO v Povltavské ulici) a varianta V2 (s tunelem MO pod Bílou skálou).

Hodnocené varianty V1 a V2 jsou velmi vyrovnané a v mnohých bodech hodnocení rovnocenné. Obě varianty jsou za předpokladu splnění požadovaného účelu stavby, kterým je jeho dopravní funkce, hodnoceny jako podmínečně vhodné. Při rozlišení obou variant je doporučeno v rámci minimalizace negativních vlivů na životní prostředí uvážit účinek jejich časové expozice.

Dlouhodobé negativní vlivy u varianty V2 jsou podle provedeného hodnocení spojovány s předkládanými vlivy na horninové prostředí a podzemní vodu. Významné krátkodobé

negativní vlivy jsou spojovány zvláště s obdobím realizace tunelu pod Bílou skálou a vyplývají ze zdravotních rizik pro obyvatele během výstavby (stavební doprava – hluk, prašnost, vibrace).

U varianty V1 jsou významné zejména dlouhodobé negativní vlivy, které jsou spojovány s trvalým zábořem části území Bílé skály (zvláště chráněné území), dlouhodobým přímým a nepřímým vlivem na flóru a faunu, vlivem na krajinný ráz přírodní dominanty Prahy, kterou je masiv Bílé skály a s tím spojeným vlivem na estetické kvality území. Ve spojitosti se zdravotními riziky se u provozované varianty V1 oproti variantě V2 předpokládá trvalé zhoršení stávajícího stavu imisní zátěže u portálu tunelu v území se zástavbou (lokalita Košínska) a zhoršení hlukové situace v Povltavské ulici, která by se projevila také v areálu fakultní nemocnice Na Bulovce.

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých dokumentacích každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a č. 0094 včetně stavby LS ve vztahu k širšímu území Prahy zvolena doporučená kombinace variant, pro niž je hodnocení vlivu záměru na životní prostředí provedeno. Jde o kombinaci stavby MO č. 0081 – varianta V2, stavby MO č. 0094 – varianta T1 a invariantního řešení LS. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného ÚPn.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při zpracování dokumentace rozšířen. Původní stavy – tj. stávající stav, budoucí stav bez realizace navrhovaného záměru a výhledový stav po dokončení záměru (po roce 2015) - byly doplněny o několik mezistavů, které detailněji charakterizují období postupného dokončování ostatních souvisejících částí NKS Prahy (stavby MO, SOKP, radiálních komunikací). Jde o následující dopravní stavy:

- Základní stav - dopravní stav po dokončení v současnosti zahájených staveb NKS.
- Nulový stav - stav cílového období NKS bez posuzovaných staveb.
- Mezistav (č. 3) - možný nejpříznivější dopravní stav při dokončování NKS (dokončen MO a LS bez staveb SOKP).
- Výhledový stav (bez optimalizace) - stav výhledového období uvedení NKS do provozu a naplnění funkčních ploch dle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „ÚPn“).
- Optimalizovaný výhledový stav - cílový stav ovlivněný souborem technických a organizačních opatření.

Na základě celkového hodnocení vlivů jednotlivých dopravních stavů, které mohou v hlavním městě Praze nastat a byly posuzovány, lze konstatovat, že výrazně nejpříznivějším dopravním stavem z hlediska nejvýznamnějších složek životního prostředí (hluková zátěž, imise z ovzduší a vlivy na veřejné zdraví) je optimalizovaný výhledový stav. Tento stav je tvořen stavebními variantami T1 stavby MO č. 0094 v kombinaci s variantou V2 stavby MO č. 0081 a stavbou LS po přijetí optimalizačních opatření dopravně - organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr MO č. 0081 Pelc Tyrolka - Balabenka byl posuzován ve dvou aktivních výhledových variantách technického řešení a jedné optimalizované variantě. Rozdíly mezi těmito variantami nebyly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí výrazné. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů není ani zásadní rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb).

Výrazně nejméně příznivými dopravními stavy jsou základní stav po dokončení a zprovoznění všech v současnosti zahájených staveb NKS a mezistav č. 3 (po dokončení souboru staveb MO a LS, ale bez SOKP). Z hlediska životního prostředí je nutné podniknout taková opatření, aby mezistav č. 3 nemohl nastat a omezit dobu trvání základního stavu na minimum.

Optimalizovaný výhledový stav představuje výsledný možný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru MO.

Z vlastních variantních řešení posuzované stavby MO č. 0081 se jako nejpříznivější hodnocená varianta jeví varianta V2-O (při uplatnění optimalizačních opatření) Zpracovatel posudku zároveň doporučuje prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku ve směru Pelc Tyrolka – Balabenka by v km cca 1,4 - 2,0 přecházela do hloubeného tunelového úseku. Po překrytí této části by bylo možné využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky, či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.

Na základě vyhodnocení provedených dokumentací lze dále určit následující pořadí variant stavby MO č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka od výhodnějších k méně výhodným: V2-O, V2 a V1. Zpracovatel posudku nedoporučuje realizaci variant bez optimalizačních opatření. Varianty 3 - 5 byly vyloučeny na základě expertních studií.

#### ***Vypořádání vyjádření k dokumentaci:***

K dopracované dokumentaci bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 20 vyjádření (8 vyjádření dotčených územních samosprávních celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů, 4 vyjádření veřejnosti, 2 vyjádření podnikatelských subjektů a vyjádření Univerzity Karlovy v Praze).

Připomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly navazujících úseků MO a LS, volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, vlivů záměru na ovzduší, na vody, podmínek stanovených k ochraně přírody a krajiny a dopravního řešení.

Připomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly navazujících úseků MO a LS, variantního řešení, vlivů záměru na hluk, ovzduší a zdraví obyvatelstva a celkové dopravní koncepce záměru a hlavního města.

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku a zohledněny v tomto stanovisku EIA.

#### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***

Příslušný úřad obdržel následující vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Hlavní město Praha
- Městská část Praha 3
- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 10
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (nyní odbor životního prostředí)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Krocan“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto\*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto\*Mat a Krocan
- Jakub Adam
- Michal Babický
- Lucie Bláhová
- Pavel Bobek
- Lucie Bugárová
- Jiřina Čapková
- Mgr. Jana Děžinská
- Petr Dlouhý
- Mgr. Jana Doležalová
- RNDr. Tomáš Fiala, CSc.
- Tomáš Hnyk
- Bc. Abdulkádir Nizar Homsí
- Kristýna Homsí
- Jan Hon
- Otakar Hybner
- Ing. Otto Chlumský
- Matěj Jungwirth
- Mgr. Pavlína Kalandrová
- Pavel Krbec
- Kamila Krbcová
- Lenka Krbcová
- RNDr. Václav Krejzlík
- Tomáš Kočnar
- Ing. Milan Kopeček
- Mgr. David Kumermann
- prof. Vojtěch Lahoda
- Ing. Jakub Lachmann
- „Libeňáci“ (obyvatelé Libně, celkem 53 občanů)
- Maláčovi
- Tereza Mašková
- Jan Matějec
- Ondřej Michálek
- Alena Michálková
- Ing. Oldřich Mruzek
- Mgr. Věra Nečasová
- Mgr. Petr Nečina
- Zuzana Práglová
- Ing. arch. Vojtěch Sigmund
- Vladimír Srb
- Ing. arch. Pavel Šourek
- Barbora Špičáková

- Ing. Václav Šubrt
- Rudolf Trojan
- RNDr. Jakub Velímský, Ph.D.
- Michal Vokáč
- Tomáš Vokatý
- Mgr. Sonja Voříšková
- Marie Zichová
- Ing. Vít Zýka, Ph.D.

Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelem posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona. Z důvodu velkého množství doručených vyjádření k posudku není možné vypořádání připomínek uvést v této části stanoviska. Vypořádání veškerých doručených připomínek k posudku je uvedeno ve zvláštním dokumentu, který je přílohou tohoto stanoviska a je jeho nedílnou součástí.

#### ***Stanovisko:***

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9 zákona a vyjádření k nim uplatněných vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb., **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k záměru

### **„Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

#### ***Doporučená varianta:***

Při porovnávání variant V1 a V2 a s uvažováním časového měřítka dlouhodobého vlivu a užitku provozovaného záměru by přicházela v úvahu varianta V2. Vzhledem k optimalizačním opatřením, které upravují přijatelnost záměru z hlediska vlivu na životní prostředí při zachování funkčních požadavků stavby je doporučena k realizaci jako nejvhodnější hodnocená varianta V2-optimalizovaná (V2-O).

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých dokumentacích každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a č. 0094 včetně stavby LS ve vztahu k širšímu území Prahy zvolena doporučená kombinace variant, pro niž je hodnocení vlivu záměru na životní prostředí provedeno. Jde o kombinaci stavby MO č. 0081 – varianta V2, stavby MO č. 0094 – varianta T1 a invariantního řešení LS. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného ÚPn.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování dokumentaci rozšířen. Původní stavy – tj. stávající stav, budoucí stav bez realizace navrhovaného záměru a výhledový stav po dokončení záměru (po roce 2015) - byly doplněny o několik mezistavů, které detailněji charakterizují období postupného dokončování ostatních souvisejících částí NKS Prahy (stavby MO, SOKP, radiálních komunikací).

Na základě celkového hodnocení vlivů jednotlivých dopravních stavů, které mohou v hlavním městě Praze nastat a byly posuzovány, posouzení dokumentace a s uvážením jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku lze konstatovat, že výrazně nejpříznivějším dopravním stavem z hlediska nejvýznamnějších složek životního prostředí (hluková zátěž, imise z ovzduší a vlivy na veřejné zdraví) je optimalizovaný výhledový stav. Tento stav je tvořen stavebními variantami T1 stavby MO č. 0094 v kombinaci s variantou V2 stavby MO č. 0081 a stavbou LS po přijetí optimalizačních opatření dopravně - organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města. Na základě těchto výsledků a z celkového hlediska lze jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav k realizaci.

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr („Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“) byl posuzován ve dvou aktivních výhledových variantách technického řešení a jedné optimalizované variantě. Rozdíly mezi těmito variantami nebyly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí výrazné. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) není zásadní. Zároveň je nutné prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc Tyrolka – Balabenka).

Výrazně nejméně příznivými dopravními stavy jsou základní stav po dokončení a zprovoznění všech v současnosti zahájených staveb NKS a mezistav č. 3 (po dokončení souboru staveb MO a LS, ale bez SOKP). Z hlediska životního prostředí je nutné podniknout taková opatření, aby mezistav č. 3 nemohl nastat a omezit dobu trvání základního stavu na minimum. Optimalizovaný výhledový stav představuje výsledný možný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru MO.

### ***Podmínky souhlasného stanoviska:***

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem opatření navržených k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo v dokumentaci, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými správními úřady, dotčenými územně samosprávnými celky a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily. Při dodržení těchto podmínek je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě V2-optimalizované (V2-O) posuzovaného záměru. Při přípravě, realizaci, provozu a ukončení záměru budou rovněž respektovány všechny relevantní podmínky stanovené pro jednotlivé stavby komplexního souboru staveb „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“, „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ a „Libeňská spojka – stavba č. 8313“.

Na základě podkladů a analýz, které předložila dopracovaná dokumentace, vyjádření jednotlivých subjektů k této dokumentaci a doporučení posudku, vyplývají základní podmínky pro uskutečnění posuzovaného záměru.

- 1) **MO v hodnoceném úseku od Pelc Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu SOKP.**

- 2) **Realizace staveb MO č. 0081 a č. 0094 a LS je možná pouze při aplikaci stavebně - technických a dopravně - organizačních opatření (optimalizačních opatření) v souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2010. Stavba nebude uvedena do provozu dříve, než vejdou tato opatření v účinnost.**
- 3) **Prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku ve směru Pelc Tyrolka – Balabenka by v km cca 1,4 - 2,0 přecházela do hloubeného tunelového úseku. Po překrytí této části využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.**

Rozsah a podoba navržených opatření bude upřesněn a eventuálně doplněn v dalších stupních projektové dokumentace na základě podrobnějších podkladů, vlastního technického návrhu, výsledků projednání akce se všemi zúčastněnými stranami nebo výsledků doplňujících průzkumů.

- 4) Kompletní projektovou přípravu a následnou realizaci a provoz záměru zajistit tak, aby v žádném případě nedošlo k porušení právních předpisů a mezinárodních smluv právního řádu České republiky.

## **I. Územně plánovací a organizační opatření**

Územně plánovací a organizační opatření vycházejí z dále uvedených základních koncepčních dokumentů stanovujících směry vývoje řešení dopravní problematiky hl. m. Prahy.

- 5) ÚPn schválený usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a s vyhláškou č. 32/1999 Sb., a koncept připravovaného ÚPn.
- 6) Koncepce vývoje dopravní obsluhy města (Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy schválené usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 13/21 dne 11. 1. 1996) navrhuje vytvoření:
  - účinného systému řízení a regulace městského silničního provozu a informování účastníků dopravy;
  - podmínek pro preferenci hromadné městské osobní dopravy před individuální dopravou;
  - podmínek pro regulaci automobilové dopravy v přetížených oblastech města:
    - omezení průjezdné i cílové automobilové dopravy - usměrňování těžké nákladní dopravy, ochrana centra města před zbytnou individuální automobilovou dopravou;
    - postupná změna provozních poměrů - vytváření zón a ulic s omezeným přístupem a rychlostí automobilové dopravy, systém P+R (Park and Ride).
- 7) Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hl. m. Prahy (nařízení Rady hl. m. Prahy č. 14 z 12. 9. 2006) stanovuje:

priorita 1. Snižování emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy:

### **bod 1.1 Opatření k omezení počtu jízd automobilů**

- 1.1.1. Podpora kvality v hromadné dopravě
- 1.1.2. Organizační opatření pro preferenci MHD
- 1.1.3. Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města
- 1.1.4. Časová organizace zásobování
- 1.1.5. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech

- 1.1.6. Podpora záchytných parkovišť P+R
- 1.1.7. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy
- 1.1.8. Podpora cyklistické dopravy
- 1.1.9. Zřizování pěších zón a ostatních druhů zklidněných komunikací

#### bod 1.2 Opatření v dopravní infrastruktuře

- 1.2.1. Výstavba kapacitní komunikační sítě

#### bod 1.3 Opatření k omezení měrných emisí vozidel

- 1.3.1.2 Omezování emisí prachových částic z dopravy

## **II. Základní projektová opatření**

- 8) Hodnocené varianty 1 a 2 trasy MO č. 0081 jsou dle stanoviska stavebního odboru Magistrátu hlavního města Prahy koncepčně v souladu s platným ÚPn. Dle stanoviska Útvaru rozvoje hlavního města Prahy k technické studii (Variantní řešení v podrobnosti technické studie, Mott MacDonald spol. s r.o., říjen 2006) však předložené návrhy nejsou v souladu s tímto plánem z důvodu plošného zásahu do ploch vyhrazených pro jiné funkce v rámci tohoto plánu (lesní porosty, parky a parkově upravené plochy, eventuálně izolační zeleň), což vyhláška hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, nepřipouští. Z hlediska plánu využití ploch vyžádat změnu ÚPn.
- 9) Legislativně připravit a projektově zpracovat navrhovaná dopravně - organizační a technická opatření formulovaná ve stanovisku (tj. regulace automobilové dopravy, vyhlášení emisních zón, řízení rychlosti a skladby vozidel aj.). Připravit veškerá regulační opatření tak, aby mohla být spuštěna současně se zprovozněním MO a LS.
- 10) Projednat změnu platného ÚPn.
- 11) Zpracovat detailní program monitorování navržených složek životního prostředí. Rozsah monitorování z hlediska hluku je třeba konzultovat s Hygienickou službou hlavního města Prahy (dále jen „HS HMP“).
- 12) Provést podrobný geologický a hydrogeologický průzkum zejména ve vztahu k návrhu tunelových staveb a stability stávajících domovních objektů, u kterých hrozí možné ovlivnění stavbou. Stanovit, příp. realizovat síť monitorovacích hydrogeologických objektů a provést záměry hladin podzemních vod, zpracovat hydrogeologický posudek.
- 13) Zpracovat podrobný inženýrsko – geologický a geotechnický průzkum. V rámci předběžného průzkumu sledovat zejména obsah arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.
- 14) Provést upřesňující biologický průzkum pro lokalizaci migračních objektů v prostoru přírodní památky (dále jen „PP“) Bílá skála - vltavský břeh – migrační studie živočichů, v prostoru Bílá skála za účelem případného přemístění endemitu jeřábu dubolistého.
- 15) Upřesnit rozsah kácené zeleně a podrobně ho vyhodnotit dendrologickým průzkumem.
- 16) Zpracovat podrobnou hlukovou studii pro vybranou variantu se zahrnutím dopravy na jednotlivých větvích mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK“).
- 17) Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby.
- 18) V rámci přepravních tras posoudit dopady na životní prostředí i v místech zdrojů a cílů této dopravy, resp. v místech případných překladišť.
- 19) Zpracovat podrobný projekt realizace protihlukových stěn.



- 20) Zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro vybranou variantu pro období výstavby.
- 21) Zpracovat projekt trhacích prací a projednat jej s Obvodním báňským úřadem pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského.
- 22) Posoudit vliv proudových ventilátorů umístěných v tunelu – konečný návrh na akustickou situaci v okolí portálů tunelu.
- 23) Při zpracování dalších stupňů projektové dokumentace (dále jen „PD“) koordinovat práce na hlukových studiích pro stavby MO, LS a Vysočanské radiály.
- 24) V případě nemožnosti zajistit požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru stavby v době provozu projednat s HS HMP navržená opatření nebo změnu užívání stavby.
- 25) Na vybranou variantu MO č. 0081 zajistit vyhlášení stavební uzávěry.
- 26) V imisně a hlukově zatíženém území v bezprostřední blízkosti nových komunikací neplánovat novou obytnou zástavbu a v tomto smyslu by měl být prověřen a přehodnocen územní plán dotčeného území Městských částí Prahy 8 a 9.
- 27) Provést pasportizaci bytových objektů z hlediska hlukové zátěže v chráněném vnitřním prostoru, zpracovat projekt výměny oken na vybraných bytových objektech za zvukoizolační, případně změny využití či demolice objektů.
- 28) Provést pasportizaci budov pro navrhované demolice a pasportizaci budov v nadloží a okolí tunelů se stanovením vlivu vibrací u těchto budov.
- 29) V rámci dokumentace pro územní řízení (dále jen „DÚR“) provést podrobnou inventarizaci porostů přímo dotčených stavebními pracemi po zaměření, se stanovením priorit ochrany a náhrady dřevin.
- 30) Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a realizaci náhradní výsadby.
- 31) Vypracovat projekt sadových úprav a náhradní výsadby za vykácené porosty. Výsadby izolační zeleně je nutno realizovat na všech místech, kde dochází ke kontaktu povrchových částí komunikace s obytnou zástavbou a kde to je prostorově a technicky možné.
- 32) Požádat orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) o vynětí potřebných pozemků ze ZPF.
- 33) Projednat možné využití materiálu nadbytečného výkopku nevyužitelného pro násypy a zpětné zásypy pro účel jiných stavebních záměrů probíhajících současně v daném území.
- 34) Pro realizaci tunelu je nezbytné povolení k nakládání s vodami pro snižování hladiny podzemní vody dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- 35) Jednat s Českými drahami s.o. ve věci dočasné přeložky železniční trati TÚ 0791 Praha Libeň – Praha Holešovice (varianta 2) a projednat přeložky inženýrských sítí, přípojky a napojení na stávající inženýrské sítě s jejich správci.
- 36) Vymezit plochy pro zařízení stavenišť, plochy pro deponie zemin a příjezdové trasy s minimálním vlivem na životní prostředí. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace.

- 37) Zpracovat zásady organizace výstavby (dále jen „ZOV“) s důrazem na minimalizaci negativních vlivů na přilehlou obytnou zástavbu hlukem, emisemi a prašností. V rámci ZOV stanovit a projednat přepravní trasy s požadavkem na maximálně možné trasování mimo obydlené zóny.
- 38) Pro fázi výstavby přijmout v rámci ZOV taková opatření (zejména pro ražení tunelu pod Bílou skálou) a projednat je s provozovatelem reaktoru Matematicko – fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze (dále jen „MFF UK“), aby nebyly v žádném případě dotčeny bezpečnostní podmínky jeho provozu.
- 39) Zpracovat požární a havarijní povodňový řád, plán řízení ochrany životního prostředí při výstavbě, bezpečnost a ochranu zdraví při práci atd. dle kapitoly D. III. dokumentace.
- 40) V předstihu seznámit obyvatele v okolí s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby.
- 41) Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy při provádění stavby.
- 42) Koordinovat výstavbu s dalšími stavbami, zejména s výstavbou NKS ve všech etapách přípravy a realizace.
- 43) V předstihu před zahájením stavby MO č. 0081 zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané MÚK s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v dokumentaci.
- 44) V dalších stupních projektové přípravy zvolit vhodnější architektonické řešení pro lávku ve stopě Korábské schody – U Meteoru. Jednodušší přemostění a konstrukčně subtilnější řešení zohlední nárožní objekt u Grabovy vily a respektuje kvalitní dřeviny v severní parkové ploše.
- 45) Provéřit možnost zajištění pěší prostupnosti či cyklistického propojení mezi ulicí Na Žertvách a lokalitou Podvinný Mlýn a zajistit kontinuální pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky.
- 46) Procesně ustanovit režim spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“), odboru městského investora, MHMP, odboru dopravy, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy – Úsekem dopravního inženýrství a Komisí Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi.
- 47) Průběžně informovat širokou veřejnost s možností zapracování případných požadavků před zahájením DÚR.
- 48) V další fázi projektové přípravy řešit pro konkrétní vybranou variantu protihluková opatření vzhledem k rozvojovému území Univerzity Karlovy v Praze. Úseky komunikací, vzdálené pouze několik desítek metrů od poslucháren, překrýt novým pochozím parterem s možností umístění zeleně (analogicky k řešení plánovanému v úseku mezi MÚK Pelc Tyrolka a ústím tunelu Blanka). Zároveň najít takové řešení, které by odstranilo vzniklou urbanistickou bariéru a nově urbanisticky formovalo dané území.
- 49) Stavbu stávající protipovodňové ochrany navrhnout na ochranu proti povodni, jejíž úroveň bylo dosaženo v roce 2002 plus 30 cm bezpečnostní rezervy. Jakékoliv změny/úpravy/nové stavby této ochrany dimenzovat na tuto úroveň včetně bezpečnostní rezervy.

- 50) Projednat zaústění stok do Vltavy a Rokytky, vybudování výpustních objektů, včetně případných požadavků na předčištění zaústěných vod se správci dotčených vodních toků v rámci projektové přípravy.
- 51) Neprovádět mytí provozních mechanismů ve vodních tocích.
- 52) Obecný charakter optimalizačních opatření uvedený v dokumentaci dále specifikovat či upřesňovat tak, aby bylo docíleno deklarovaných vývojových předpokladů poklesu dopravního zatížení.
- 53) Věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury a městské krajiny v dalších stupních projektové přípravy.
- 54) V územním řízení prokázat, že v době provozu MO a LS bude u všech obytných objektů splněn hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb pro den/noc, tj. 60/50 dB.
- 55) V další přípravě PD (urbanistická analýza, podrobná studie, DÚR, dokumentace pro stavební povolení) zajistit transparentní průběh, dlouhodobou minimalizaci negativního vlivu záměru na životní prostředí a urbanismus města, realizaci jmenovaných záměrů v podmínkách maximálního dosažitelného konsensu, průběh realizace záměru s minimem dodatečně vzniklých požadavků, omezení víceprací a dodatečného navyšování nákladů na realizaci záměru, průběžné informování široké veřejnosti o vývoji projekčních prací a maximální zapojení zainteresovaných osob, organizací a jednotlivých složek MHMP do rozhodování o konečném urbanistickém řešení lokalit zasažených výstavbou záměru.
- 56) Jako základní podklad pro další přípravu ve spolupráci s veřejností vytvořit urbanisticko - dopravně analytickou dokumentaci současného i navrhovaného stavu, rozšířenou navíc o tzv. problémové výkresy (se zachycením pozitivních i negativních jevů). Tento dokument v průběhu přípravy projednávat i s účastí veřejnosti a její podněty dále zapracovávat, na základě tohoto podkladu poté následně přistoupit k prověřování podrobnějších variant konceptu a následně návrhu.
- 57) Při závažných krocích při přípravě záměru, které předpokládají účast veřejnosti, se doporučuje veřejnost aktivně informovat (masovým) mediálním způsobem v dostatečném předstihu, aby příprava vyjádření neprobíhala v časové tísní.
- 58) Zadavatel poskytne veřejnosti součinnost při vypořádání případných námitek nebo návrhů na změny v podobě PD a vysvětlí jednotlivé své kroky. Využívat prvků komunitního plánování při návrhu např. vedení pěších tras nebo u zklidnění souběžných komunikací.
- 59) Před zpracováním definitivní DÚR vyhotovit a porovnat různé varianty dopravního a prostorového řešení jednotlivých křižovatek a křížení zejména s cestami pro bezmotorovou dopravu, adekvátnímu připravovanému zlepšení podmínek pro dopravu motorovou:
  - a) Navrhnout nová MÚK nebo modifikaci stávajících křižovatek z důvodu nepřerušení nebo neúměrnému prodloužení stávajících pěších nebo cyklistických propojení v koridoru záměru. Zvýšit komfort průchodu nebo bezmotorového průjezdu stávajícími MÚK, která budou v rámci přípravy záměru dotčena nebo která na záměr těsně navazují.
  - b) Zajistit nesnížení komfortu stávajících bezmotorových křížení vznikem nebo zachováním ztracených spádů nebo schodišť. Nezhoršit sociální bezpečnost průchodu či průjezdu územím instalací neúměrně dlouhých, úzkých, tmavých nebo jinak odrazujících podchodů či průchodů. Zachovat stávající délky pěších cest zejména

od zastávek veřejné dopravy směrem k obytné zástavbě a k místům pracovních příležitostí.

- c) Legalizovat stávající používané průchody územím, které nebyly při předchozí výstavbě navazujících MÚK pro pěší dopravu uspokojivě vyřešeny. U křížení bezmotorové dopravy s vedlejšími dopravními toky preferovat úrovněová křížení vhodná do prostoru městského parteru.
  - d) Řešení pro cyklistickou dopravu navrhnout v souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 přinejmenším v rozsahu páteřních a hlavních tras Městského systému cyklotras podle konceptu ÚPn. Na navržených trasách vyloučit schodiště, místa vyžadující vedení kola a místa s nenormovanými návrhovými parametry. Navrhnout vhodná napojení cyklotras na místní uliční síť, která bude zasažena záměry, navrhnout vhodná integrační opatření pro cyklodopravu.
- 60) Provéřit přístupnost veškerých objektů v okolí záměru kvůli zachování přístupu pěší a cyklistické dopravy.
- 61) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit a navrhnout vhodné návaznosti na veřejnou dopravu tak, aby nabízely motorizovaným uživatelům komfortní napojení na veřejnou dopravu a využívaly navržené komunikace přímo pro veřejnou dopravu:
- a) Provéřit a navrhnout umístění parkovišť P+R při přilehlých (stávajících či plánovaných) stanicích metra, železnice či jiné veřejné dopravy, včetně dopravního napojení na těleso okruhu.
  - b) Provéřit možnost umístění parkovišť K+R na tělese komunikace na všech kříženích s komunikacemi veřejné dopravy včetně nezbytných pěších napojení.
  - c) Zajistit řešení tunelů tak, aby neznemožňovalo vedení linek povrchové veřejné dopravy.
  - d) Provéřit umístění zastávkových zálivů v tělese komunikace pro případné vedení linek povrchové veřejné dopravy v tělese okruhu nebo v těsné návaznosti na něj, včetně nezbytných pěších napojení.
- 62) Před zpracováním definitivní DÚR vyhotovit návrh (nebo návrhy) zklidnění komunikací, na kterých dojde ke snížení dopravní zátěže tak, aby zabránily opětovnému nárůstu dopravní zátěže na souběžných komunikacích. Návrhy zklidnění prezentovat místním obyvatelům, které zapojit vhodným způsobem do definice požadavků a charakterizace návrhů zklidnění.
- 63) V souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 zapracovat do návrhu zklidnění odpovídající řešení pro cyklistickou dopravu.
- 64) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit možnost vedení komunikace nevyžadující demolice budov U Meteoru č.p. 19, objektu Abaton v ulici Na Košince 2175/8, Na Košince č.p. 2198/2, Na Košince č.p. 2199 a Povltavská č.p. 742.
- 65) V DÚR navrhnout přehodnocení stávající křižovatky na severním předmostí mostu Barikádníků tak, aby zajistila přímé pěší napojení chodníků na mostě Barikádníků na zástavbu na severní straně ulice Povltavské (MMF UK a vysokoškolské koleje) bez zbytečných ztracených spádů, rondelů a zacházek a možné kvalitní cyklistické napojení páteřní cyklotrasy A2 a hlavní cyklotrasy na mostě Barikádníků k této zástavbě.
- 66) V DÚR navrhnout řešení stezky pro pěší a cyklisty podél ulice Povltavské v parametrech odpovídajících předpokládaným intenzitám, tedy v návrhové šířce nejméně 4,5 metru.

- 67) V DÚR prověřit realizaci podchodu k ulici Bulovka tak, aby umožňovalo plynulé napojení páteřní trasy A27 pomocí rampy, tedy bez výtahu či bariér typu schodiště nebo vedení kola.
- 68) V DÚR prověřit ponechání pěšího spojení od vyústění ulice Bulovky k ulici Na Košince a zapracovat zde zachování v současnosti možného průjezdu cyklistické dopravy.
- 69) V DÚR prověřit bezbariérové provedení lávky v prodloužení ulice U Meteoru a navrhnout ji jako lávku pro pěší a cyklisty.
- 70) V DÚR prověřit ponechání pěšího spojení v koridoru stávajícího severního chodníku ulice Čuprový a realizovat jej v souladu s konceptem ÚPn jako trasu pro pěší a cyklisty.
- 71) V DÚR prověřit takové provedení křižovatky Balabenka, které zachová stávající pěší průchod z ulice Na Žertvách do ulice Kovanecské a umožní v tomto koridoru v souladu s konceptem ÚPn bezpečný a plynulý průjezd cyklistů oběma směry.
- 72) Před DÚR zahájit fázi studijního ověření citlivých lokalit pro celý komplex staveb MO a LS a zahrnout do něj jednotlivé požadavky na řešení kritických míst pro odstranění bariér v území a pro dopravně urbanistické řešení. V rámci těchto dopravně urbanistických studií zohlednit již vznesené připomínky Komise pro cyklistickou dopravu a požadavky vznesené v průběhu procesu EIA. Jedná se o návrh řešení následujících lokalit v rámci celého souboru staveb MO a LS:
- a) Lokalita nyní zklidněných ulic Na Stráži - Na Vartě - Střížkovská, kde má dojít k nárůstu automobilové dopravy.
  - b) Davidkova - Vychovatelna, Čuprova a Balabenka, Na Žertvách - Kovanecská, prostup pod železniční tratí u ulice Spojovací, oblast MÚK Českobrodská, spojení v koridoru ulice Dřevčická a v prodloužení ulice V Olšínách směrem k terminálu Depo Hostivař.
  - c) Lokalita Prahy 10 - Nové Strašnice - zachování průchodu pro pěší a průjezd pro cyklisty v ulici Rabakovská a dále v ulici Povltavská, kudy vede páteřní cyklostezka.
  - d) Lokalita křižovatky ulic V Holešovičkách a Povltavská - zachování přechodu pro chodce v úrovni vozovky a zřízení přejezdu pro cyklisty přes ulici Povltavskou, mezi cyklostezkou A2 a areálem MMF UK.
  - e) Lokalita Bulovka - zachování či zlepšení průchodu a průjezdu v ose ulic Davidkova - Bulovka na stezku podél Vltavy C6, včetně řešení křížení s ulicí Povltavská a Zenklova. V celé lokalitě Davidkova – Bulovka – Zenklova - Palmovka – zachování stávajících podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu.
  - f) Lokalita Libeň – zachování, resp. vznik bezpečného a moderního napojení ulice Bulovka s páteřní cyklotrasou A2 (tedy nikoli řešení v podobě podchodu se schodištěm).
  - g) Provéřit možnost vedení obou směrů LS v prostoru křižovatky U Kříže pod úrovní kruhového objezdu a ulice Prosecké. Při nutnosti vedení jednoho ze směrů nad úrovní kruhového objezdu a ulice Prosecká zvážit vedení v tubusu až do místa připojení na MO.
  - h) Zachovat prostupnost pro pěší z ulice Prosecká do ulice Zenklova, zejména k zastávkám tramvají. Prostupnost zachovat i během stavby. Zachovat prostupnost pro pěší a pro cyklisty z ulice Prosecká do parku v údolí Rokytky a dále na Palmovku. Prostupnost zachovat i během stavby.
  - i) Rozšíření propojení mezi cyklotrasou A2 a budovou MMF UK na východní straně křižovatky Povltavská - V Holešovičkách o cyklistickou dopravu.

- j) Rozšíření cyklostezky A2 vedené podél ulice Povltavská na východ od ulice V Holešovičkách na šířku odpovídající významu této cyklistické trasy, tedy minimálně 4,5 metru.
- k) Vyřešit napojení cyklotras A2 a A27 tak, aby nepřekonávalo schody ani jiné obdobné překážky.
- l) Zachovat cyklistické propojení mezi ulicemi Bulovka a Davidkova a umožnit cyklistům průjezd v obou směrech.
- m) Vyřešit křížení cyklotrasy A26 s ulicí Čuprova bez nutnosti vést kolo, zbytečně prodlužovat trasu po nájezdové rampě umístěné v nevhodném směru a otáčet se o 180° při nájezdu na tuto rampu (např. výstavbou vodního prostupu Rokytka společně s posuzovanými stavbami).
- n) Vytvořit bezpečné cyklistické propojení Balabenky a ulice Českobrodská (plánovaná cyklotrasa A255) v ose komunikace Spojovací.
- o) Vytvořit bezpečnou cyklistickou trasu v severojižním směru v celé ose posuzovaných staveb.
- p) Vyřešit průjezd ulicí Zenklova pro cyklisty.
- q) Integrovat cyklistickou dopravu na křižovatce U Kříže.
- r) Vytvořit průchod pro pěší na obou stranách podjezdu pod železniční tratí na Kolín.
- s) Vytvořit chráněný, souvislý průjezd bez bariér (schody, nutnost vést kolo, nesnížené obrubníky) přes Malešické náměstí pro plánované cyklotrasy A24 a A43.
- t) Vytvořit chráněný, souvislý průjezd bez bariér (schody, nutnost vést kolo, nesnížené obrubníky) mezi MÚK V Olšinách a MÚK V Rybníčkách (plánovaná cyklotrasa A43).
- u) Zachovat přístup z ulice Davidkovy k tramvajové zastávce Bulovka.

### **III. Technická opatření**

#### **III.1 Obecná opatření ochrany životního prostředí**

##### *Období přípravy a realizace stavby*

- 73) Dodavatel musí mít k dispozici vhodnou stavební a dopravní techniku. Veškerou techniku udržovat v odpovídajícím technickém stavu, aby nedocházelo k zatěžování okolí stavby nadměrných hlukem a emisemi (minimálně na úrovni Stage IIIA dle Směrnice 2004/26/EC, optimálně však na úrovni Stage IV) a nedocházelo k úniku maziv, paliv či hydraulických olejů, které by mohly způsobit ekologické havárie.
- 74) Odpovědní pracovníci musí v průběhu přípravy a realizace stavby dbát na plnění všech opatření k ochraně životního prostředí. Do smluvních ujednání s dodavatelem stavby zahrnout požadavek zajištění konkrétně vyjmenovaných opatření k omezení emisí ze stavební činnosti, včetně smluvních sankcí.
- 75) Zajistit řádnou koordinaci a souběh prací tak, aby nedocházelo ke zbytečnému poškozování životního prostředí (minimalizace časových prodlev, minimalizace běhu mechanismů naprázdno, provádění hlučných prací pouze ve vymezené době, minimalizace trvání zemních prací a zkrácení období se zvýšenou prašností apod.).
- 76) Všechny pracovníky na stavbě obecně i konkrétně poučit před zahájením prací, jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování životního prostředí (např. při používání dopravních prostředků apod.).
- 77) Navrhnout a projednat technicko - organizační opatření a optimální harmonogram prací včetně nasazení stavebních a dopravních mechanismů. Stavbu provádět po úsecích podle schváleného harmonogramu stavby, který bude součástí dokumentace ZOV. Eliminovat

a minimalizovat potenciální vlivy stavební činnosti na kvalitu životního prostředí, zejména za účelem omezení hluku a prašnosti ze stavby a ze staveništní dopravy (včetně přenosu prachu na veřejné komunikace).

- 78) Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích, a tím i celkové trvání výstavby.
- 79) V návrhu ZOV řádně zvolit a v rámci stavební přípravy projednat přepravní trasy, umístění dočasných objektů stavby (betonárka, obalovna apod.), ploch stavebního dvora (stavebních dvorů) a manipulačních a skladových ploch.
- 80) V případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí (zástěny, skrápění prostoru stavby apod.).
- 81) Zajistit důkladnou očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.
- 82) Sypký odpad ze stavby a dovážené sypké stavební materiály na korbách automobilů zakrývat plachtami.
- 83) Zajistit průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací.
- 84) Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Minimalizovat dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo. Přepravní trasy v maximální míře využívat v trase budované komunikace.
- 85) Stávající veřejné komunikace ovlivněné stavbou po jejím dokončení opravit a uvést do původního stavu.
- 86) Přeložky stávajících veřejných i neveřejných komunikací a výluky dopravy časově i rozsahově minimalizovat.
- 87) Po dobu výstavby zajistit bezproblémový provoz veřejné dopravy a dostupnost všech území dotčených stavbou pro vozy lékařské záchranné služby, hasičů a policie. Dále zajistit přístup k jednotlivým obytným domům.
- 88) V rámci stavby i ve styku s veřejností dodržovat všechna technická bezpečnostní opatření (dopravní značení, výstražná značení, osvětlení objektů, mechanické zábrany apod.).

#### *Období provozu*

- 89) Komunikace provozovat v souladu s provozním řádem a obecně závaznými předpisy.
- 90) Pro celou trasu komunikace zpracovat havarijný plán pro realizaci okamžitých opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku škodlivých látek.
- 91) Komunikace a veškerá její zařízení (záchytné jímky, kanalizace, vzduchotechnika propustky, zeleň, dopravní značení aj.) udržovat v řádném technickém stavu a provádět jejich pravidelnou kontrolu na základě provozních řádů těchto objektů.
- 92) Veškeré závady na komunikaci a jejím zařízení včas opravit a zajistit soustavnou celoroční údržbu.
- 93) Na povrchových úsecích provádět pravidelné čištění komunikací, aby byla zachována funkčnost tichých povrchů.
- 94) V průběhu zimní údržby minimalizovat negativní vlivy chemických látek používaných k posypu vozovky.

- 95) Ve vybrané lokalitě u obytné zástavby v místě přiblížení MO a LS (např. MÚK Balabenka) instalovat monitorovací stanici pro kontinuální automatizované měření koncentrací znečišťujících látek v minimálním rozsahu: suspendované částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub>, benzen a benzo(a)pyren.
- 96) Provádět režimní měření podzemních vod na vybraných hydrogeologických objektech.

### **III.2 Nakládání s odpady**

#### *Období přípravy a realizace stavby*

- 97) Během výstavby zabránit směšování nebezpečných odpadů společně s odpady charakteru ostatní. Toho dosáhnout vytvořením podmínek pro jejich oddělené shromažďování a odvoz. Staveniště proto vybavit dostatečným počtem sběrných nádob a kontejnerů a pravidelně je vyprazdňovat.
- 98) V průběhu stavby není uvažována separace odpadů v plném slova smyslu. Odděleně ukládat směsný komunální odpad, nebezpečný odpad podle původu a skupenství, odpad ze stavebního dřeva, kovový odpad, stavební suť, asfalt a eventuálně další druhy.
- 99) Využitelné odpady (kovy, dřevo) a vratné obaly recyklovat nebo využít.
- 100) Nebezpečné odpady (hadry z běžného čištění mechanismů nasycené olejem nebo mazadly, plechovky se zbytky maziv nebo barev apod.) shromažďovat do zvláště označených nádob zabezpečených proti neoprávněné manipulaci s odpady.
- 101) Odpady kategorie ostatní uložit na skládkách odpovídajících jejich zařazení dle katalogu odpadů. Nebezpečné odpady odstranit odbornou firmou oprávněnou k nakládání s těmito odpady nebo uložením na odpovídající zabezpečenou skládku.
- 102) Objem odpadu v podobě vytěžené zeminy omezit jejím dalším využitím.
- 103) Vyřešit problematiku odstranění odpadu z demolice čerpací stanice pohonných hmot (SHELL) a případnou dekontaminaci zeminy v dalším stupni PD.
- 104) Produkované odpady zařazovat podle Katalogu odpadů; shromažďovat, třídít, skladovat a evidovat je podle druhů a průběžně předávat osobě oprávněné k nakládání s odpady. U odpadů (zejména u výkopových zemin v blízkosti komunikace) kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Využitelné odpady recyklovat nebo jinak využít.

#### *Období provozu*

- 105) V rámci provozu řešit nakládání s odpady s cílem minimalizovat množství odpadů ukládaných na skládky a maximálně využít separované odpady jako druhotné suroviny. S nebezpečnými odpady nakládat v souladu s vyhláškou Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů.
- 106) Veškeré odpady vznikající za provozu komunikace (komunální odpad z případných parkovišť, odpady z údržby a oprav komunikace apod.) odstraňovat organizací oprávněnou k nakládání s odpady.

### **III.3 Minimalizace vlivů na obyvatelstvo**

#### *Období přípravy a realizace stavby*

##### Opatření ke snížení hluku a vibrací

- 107) V rámci projektové přípravy provést pasportizaci oken u stávajících chráněných staveb, které dle aktualizované akustické studie pro období výstavby budou ovlivněny hlukem



vyšším než povolené hodnoty. Na základě výsledků tohoto průzkumu provést před zahájením výstavby výměnu oken, která nebudou mít požadované akustické vlastnosti.

- 108) Po výběru dodavatele stavby, musí dodavatel zajistit vypracování hlukové studie pro období výstavby na základě použitého strojového parku a přesného harmonogramu prací a pro nejhluchnější fáze výstavby, nebude-li možné dodržet požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru, musí dodavatel požádat HS HMP podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, o časově omezené povolení.
- 109) Před zahájením stavebních prací provést pasportizaci všech nadzemních a podzemních objektů (např. areál nemocnice Na Bulovce), které mohou být dotčeny otřesy a vibracemi při realizaci díla, ale i při jeho provozování.
- 110) Osadit síť nivelačních bodů a navrhnout četnost geodetických přesných měření, z nichž by vyplynuly případné deformace povrchu zájmového území (zejména v blízkém okolí hloubených úseků).
- 111) V maximální možné míře využít stavební mechanismy se sníženou hlučností.
- 112) Hlučné mechanismy nebo technologie využívat pouze ve stanovené denní době a v rozsahu a délce nasazení, který schválí místně příslušný orgán ochrany zdraví na základě předložené hlukové studie pro období výstavby.
- 113) Při výstavbě křižovatek Balabenka a U Kříže realizovat protihluková opatření v okolí staveniště, jejichž rozsah bude upřesněn v dalších stupních PD na základě podrobnějších znalostí o realizaci stavby. Jedná se o protihlukové clony (dále jen „PHC“) zřízené na hranici staveniště místo oplocení, mobilní PHC u nejhluchnějších stavebních strojů apod.
- 114) Veškerá navržená protihluková opatření na jednotlivých chráněných objektech realizovat na staveništi před zahájením hlučných prací.
- 115) Pracovní doba na stavbě bude v pracovní dny od 7 do 21 hod. Hlučné práce omezit na dobu mezi 8 až 18 hod., ve dnech pracovního klidu (svátky, víkendy) provádět pouze méně hlučné práce.
- 116) Stavební práce nesmí probíhat v noci, pouze práce při ražbě tunelu probíhající uvnitř tunelu, které nelze přerušit. Vytěžený materiál skladovat v tubusu a odvážet ho pouze v denních hodinách.
- 117) Monitorovat hlukovou situaci měření ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru dle pokynů HS HMP.
- 118) Velmi hlučné práce na staveništi oznámit obyvatelům okolních domů předem (např. informačním letákem) a neprovádět tyto práce o víkendech.
- 119) Výstavbu (zejména její nejhluchnější fáze) v blízkosti MFF UK koordinovat do období mimo výuku ve spolupráci s vedením fakulty.
- 120) Provést detailní analýzu šíření vibrací z budovaného úseku na budovu MFF UK s reaktorem ve spolupráci s Univerzitou Karlova a Státním úřadem pro jadernou bezpečnost po vybrání vhodné varianty k další projektové přípravě a v případě nutnosti navrhnout maximální technická opatření, která eliminují negativní vlivy z hlediska možného přenosu chvění na budovu s reaktorem.
- 121) Vyloučit ulice Prosecká a Františka Kadlece z eventuálních přepravních tras pro přesuny zeminy a stavebních materiálů v průběhu výstavby.

- 122) V průběhu výstavby zachovat pro místní dopravu možnosti průjezdu v obou směrech Prosecká – Zenklova a Prosecká – Čuprova (vždy alespoň jedna možnost).

#### Opatření proti emisím do ovzduší

- 123) V případě řešení tunelových objektů dořešit odvětrání tunelů tak, aby byl omezen nárůst koncentrací v prostoru vysokých škol, ale aby současně nedocházelo k zasahování domů nepříjemně vysokými imisními příspěvky z objektu výdechu.
- 124) V dalších stupních projektové přípravy upřesnit prostorové nároky a situování technického a technologického zázemí pro větrání tunelů a předpokládané vyústění větracích komínů.
- 125) Používanou dopravní techniku udržovat v řádném technickém stavu.
- 126) Minimalizovat prostoje mechanismů a běh naprázdno.
- 127) Optimalizovat přepravu materiálu tak, aby se zamezilo zbytečným pojezdům těžkých nákladních aut.
- 128) Omezit skladování a deponování prašných materiálů na technologické minimum.
- 129) Snížit povolenou rychlost v areálu výstavby a mimo zpevněné vozovky.
- 130) V případě zvýšené prašnosti při suchém počasí provádět kropení komunikací v areálu stavby a případně také míst provádění zemních prací blízko obytných budov, nemocnice, budov škol apod.
- 131) S ohledem na počasí pravidelně provádět kontrolu zpevněných příjezdových komunikací v nejbližším okolí stavby. V případě potřeby provést jejich zvlhčení nebo mytí kropicím vozem.
- 132) Sypký odpad ze stavby na korbách nákladních automobilů kropit vodou nebo zakrýt plachtami, zakrývat i dovážené sypké stavební materiály.
- 133) V případě nebezpečí znečištění vozovek blátem ze staveniště znečištěná vozidla zbavit nečistot před vjezdem na veřejné komunikace.
- 134) Provádět manuální čištění dopravních prostředků a mechanismů opouštějící areál stavby. V případě účelnosti a potřeby provádět mytí vozidel a mechanismů na vybudovaných mycích plochách nebo oklepových rampách.
- 135) S ohledem na situaci v areálu stavby provádět pravidelnou kontrolu veřejných komunikací v blízkosti stavby. V případě potřeby provádět manuální čištění komunikací znečištěných činností stavby a případně jejich mytí kropicím vozem.

#### *Období provozu*

#### Opatření ke snížení účinků hluku a vibrací

- 136) Z hlediska zdrojů hluku sledovat možnost co největšího možného omezení osobní dopravy a odklonění nákladní dopravy, zejména z centrálních a hustě obydlených částí města. V této souvislosti je třeba zejména zdůraznit význam dokončení SOKP, kterým bude z města vyloučena tranzitní doprava.
- 137) Ze strany hygienické služby, stavebních úřadů a dalších orgánů kontrolovat dodržování předepsaných indexů neprůzvučnosti fasádního pláště u nově povolovaných a kolaudovaných staveb v závislosti na hodnotě ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,t}$  v chráněném venkovním prostoru staveb dle normy ČSN 73 0532, která je závazná. Účelem je zabezpečení vyhovující akustickému klimatu uvnitř místností i v hlukově exponovaných územích.

- 138) Výdechy větrání tunelů opatřit tlumiči tak, aby hluk nepřekročil požadované hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb.
- 139) V místech, kde nebude možno běžným způsobem (protihlukové bariéry, dispoziční změna uspořádání objektů) zlepšit akustickou situaci danou nadměrnými hlukovými emisemi, lze řešit situaci úpravou konstrukce obytných objektů, zvýšením neprůzvučnosti obvodového stavebního pláště, využitím oken s vyššími zvukově izolačními parametry, jakožto prvků s nejmenším stupněm neprůzvučnosti. Lze použít okna s větracími labyrintovými šachtami, které zabezpečí výměnu vzduchu v místnosti bez nutnosti otevírat okno do hlukově exponovaných prostor (parapetní jednotky, nucený ventilační okruh se sáním v místnosti a ventilační jednotkou mimo).
- 140) V krajním případě provést změnu funkce objektu z bytové na nebytovou, čímž odpadne posuzování nočních (přísnějších) hladin akustického tlaku a dále se ve většině případů sníží i požadavky na hluk uvnitř místnosti s její novou funkcí (ve skutečnosti i ve smyslu hygienických předpisů).
- 141) Bezvýhodné situace řešit demolicí objektů.
- 142) Realizovat protihluková opatření v rozsahu stanoveném dokumentací a dále ověřeném v dalších fázích projektové přípravy. Současný stav návrhu PHC je maximální a jeho dalšími úpravami již nelze dosáhnout významného snížení imise hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. Návrh předpokládá akusticky odrazivé clony, protože se zde nevyskytují lokality, kde by hrozil přímý odraz hluku od clony do chráněného venkovního prostoru staveb. Případný pohltivý povrch clon by v daných situacích znamenal snížení hluku proti vypočteným hodnotám pouze do 1 dB. Vzhledem k výškám a tvaru většiny navržených clon by byla realizace pohltivých clon velmi náročná a nákladná, čemuž neodpovídá přídatné snížení hluku.
- 143) Realizaci navržených PHC prověřit v DÚR. Rozsah PHC je rovněž závislý na postupu realizace celého souboru staveb MO a LS. Územní rozsah je patrný z přílohy H.8.21 dokumentace – Situace optimalizačních opatření. V hlukové studii (příloha H.2 dokumentace) je uveden podrobný návrh PHC platný pro varianty V1 a V2, přičemž rozsah V2 je shodný i pro V2-O.
- 144) V PD respektovat obecné podmínky pro konstrukci PHC, které jsou uvedeny v technických podmínkách pro výstavbu protihlukových stěn pod názvem „Protihlukové clony pozemních komunikací“ vydané Ministerstvem dopravy a spojů, odborem pozemních komunikací, ve znění pozdějších změn.
- 145) Další možná opatření ke snížení celkového hlukového zatížení území nebo alespoň omezení jeho vlivu na obyvatele zde žijící jsou:
- a) Snížení intenzity automobilového provozu zavedením plošné regulace automobilové dopravy ve městě a omezení nákladní dopravy.
  - b) Omezení rychlosti provozu na komunikacích MO.
  - c) Nízkohlučné povrchy nových komunikací (např. nové typy betonových vozovek, použití gumoasfaltu nebo jiného jemnozrnného povrchu) s možným snížením hlučnosti nejméně o 1,5 dB (viz evropský výzkumný projekt SILENCE).
  - d) Možnost realizace oken s vyššími zvukově izolačními parametry, představených fasád u domovních objektů.
  - e) Změna užívání některých bytových objektů na objekty nebytové, případně jejich demolice.

f) Pro snížení celkového hlukového zatížení zájmového území se doporučuje vedle hluku z automobilového provozu řešit také hlukové zatížení, jehož zdrojem je provoz kolejové dopravy (tramvaje MHD, vlaky Českých drah) v posuzovaném území.

- 146) I přes velký rozsah navržených protihlukových opatření se v této fázi přípravy záměru nepodařilo prokázat ochrana všech stávajících objektů a splnění hygienických limitů v některých silně exponovaných lokalitách zejména v noční době (tabulka 33 Hlukové studie – příloha H.2 dokumentace). Vzhledem k tomu prověřit ve všech těchto objektech kvalitu stávajících oken. V případě nevyhovujících akustických vlastností oken vyměnit stávající okna za okna s vyššími zvukově izolačními parametry.
- 147) Dle platné legislativy v oblasti ochrany zdraví dodržet hygienické limity v chráněném venkovním i v chráněném vnitřním prostoru stavby. V případě, že nelze dodržet hygienický limit v chráněném venkovním prostoru z důvodů technických apod., požádat příslušnou krajskou hygienickou stanici o časově omezenou výjimku dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na chráněný venkovní prostor, ale hygienický limit v chráněném vnitřním prostoru musí být dodržen.

#### Opatření proti plynným emisím do ovzduší

- 148) Minimalizovat emise z dopravy do ovzduší zajištěním plynulosti za běžného silničního provozu:
- a) racionalizací používání konvenčních soukromých automobilů v městských centrech;
  - b) osobním přístupem k bezpečnému a plynulému řízení vozidel (tzv. ecodriving);
  - c) podpora marketingu vozidel s nízkou nebo nulovou úrovní znečišťování;
  - d) opatření pro řízení poptávky a integraci služeb v oblasti městské dopravy;
  - e) zavedením informačního dopravního systému.
- 149) Opatření k omezování měrných emisí na vozidlech:
- a) používání zařízení pro úpravu spalín z motorů - třicestné řízené katalyzátory, oxidační katalyzátory, recirkulace výfukových plynů, lapače částic;
  - b) operativní kontrola emisních parametrů vozidel - vyřazení starých typů vozidel se staršími typy nebo bez katalyzátorů (emisní limity EURO 1 - 5 pro nová vozidla).
- 150) Zlepšování kvality pohonných hmot (ukončení distribuce olovnatých automobilových benzínů v ČR od roku 2001, snižování obsahu síry a dalších škodlivin).
- 151) V důsledku předpokládané modernizace vozového parku:
- a) podpora lepšího technického stavu provozovaných vozidel - obnova vozového parku, vyšší účinností použitých motorů dojde ke snížení jednotkové spotřeby paliva a k nižším jednotkovým emisím výfukových plynů;
  - b) podpora vývoje a využití alternativních paliv v individuální automobilové dopravě (plyn, elektromotor, hybridní pohon, vodíkový pohon aj.);
  - c) podpora čisté městské dopravy - omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města (např. plynofikace vozového parku – stlačený zemní plyn CNG, hybridní pohon – kombinace elektro a spalovacího motoru).
- 152) Využití integrovaného systému monitoringu prostředí s regulačním dopravním systémem (např. Projekt HEAVEN – Healthier Environment through Abatement of Vehicles Emission and Noise).

### **III.4 Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu**

#### *Období přípravy a realizace stavby*

- 153) Provést pasportizaci stávajících existujících hydrogeologických objektů včetně geodetického zaměření (např. studní) v zájmovém území pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to jak z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody, tak i z hlediska možného ovlivnění její kvality. Rozsah průzkumu upřesnit podrobným hydrogeologickým průzkumem v průběhu přípravných prací.
- 154) Před zahájením realizace výkopu nebo násypu komunikace vyhloubit záchytné příkopy. Během výstavby při zemních pracích zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovnosti terénu. K tomu vytvořit taková technická opatření, jejichž cílem je neškodné odvedení soustředěného povrchového odtoku srážkových vod. Tato opatření jsou nezbytná na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací atd.
- 155) Eliminovat nebezpečí eroze na definitivních svazích zářezů a násypů tělesa komunikace MO. Jako prostředek protierozní ochrany vysadit co nejdříve (v závislosti na vegetačním období) po provedení zářezu a násypu travní porosty a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- 156) Navrhnout, popř. v závislosti na výsledku pasportizace, dobudovat monitorovací systém podzemních vod.
- 157) Před zahájením, v průběhu a několik let po ukončení výstavby sledovat kvantitativní popř. kvalitativní parametry podzemních vod na objektech monitorovacího systému a průběžně vyhodnocovat získávané údaje.
- 158) Provést pasportizaci inženýrských sítí, podzemních kolektorů apod., které lokálně ovlivňují hydrogeologické poměry.
- 159) Pokud budou ve fázi výstavby odčerpávány srážkové vody ze staveniště do kanalizace, musí splňovat nařízení vlády č. 63/2001 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších nařízeních vlády. To se týká především parametrů nerozpustných látek a nepolárních extrahovatelných látek, proto je požadováno vybudování odpadních jímek s dobou zdržení dostatečnou k usazení nerozpustných látek.
- 160) Prostorové umístění a rozměry nádrží (lapolů) stanovit v DÚR a zároveň ověřit kapacitu stávajícího mostu přes Rokytku v kontextu připravované a výhledové urbanizace v povodí Rokytky.

#### Ochrana proti únikům ropných látek

- 161) Na staveništi neprovádět žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky.
- 162) Na staveništi neprovádět údržbu mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou běžné denní údržby.
- 163) Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
- 164) Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, odpovídajícím způsobem je zabezpečit proti potenciálním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jímka, apod.).

- 165) Po dobu výstavby zamezit odtoku splachů ze staveniště instalací dočasných zemních záchytných jímek.
- 166) Z důvodu rizika úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků ve fázi výstavby zajistit tyto mechanizační prostředky proti případným únikům závadných látek například aplikací záchytných vaniček.

#### *Období provozu*

- 167) Podle „Revidovaných pokynů pro odvodnění hlavního města Prahy“ není nutné budovat zařízení mechanického předčištění u dešťové kanalizace odvodňující redukovanou plochu menší než 10 ha. Vzhledem k současnému značnému stupni urbanizace území však doporučujeme před zaústěním do Rokytky nejen rezervovat v prostoru MÚK „U Kříže“ plochu pro možné zřízení dešťové usazovací nádrže a vytvoření terénní deprese pro transformaci průtokových vln, ale také realizovat nádrže alespoň pro dolní hranici návrhových hodnot dle výše uvedených „Pokynů“. V případě havárie pak nádrž bude schopna zachytit nejen usaditelné nebo plovoucí látky z běžného provozu, ale také pojmout objem cisternového vozu v případě havárie.
- 168) Na odvodnění do Vltavy doporučujeme zřídit lapoly s mechanickým předčištěním, havarijní jímku s možností osazení sorpčních filtrů.
- 169) Provádět pravidelné odborné prohlídky, při nichž se posoudí stav všech odvodňovacích zařízení i odvodňovaných ploch. Podle výsledků zařídit potřebné udržovací práce. Odvodňovací příkopy i propustky se zanáší splaveninami, zarůstáním, vymíláním vodou i poškozením mrazem. Tím se jejich průtočné profily zužují, deformují a následkem toho se znehodnocuje kapacita odvodnění. Prohlídky provádět dvakrát ročně – na jaře po tání sněhu a na podzim před příchodem mrazů.
- 170) V zimním období omezit včasným odklizením sněhu z vozovky mimo prostor MO č. 0081 možnost vsakování za tání sněhu kontaminovaného chloridy ze solných posypů do přilehlého terénu kolem vozovky.
- 171) Při odklizení sněhu nebo ledové námrazy minimalizovat množství posypu chloridy použitím účinnější formy roztoku vzhledem k narůstajícím koncentracím chloridů v povrchových i podzemních vodách a za extrémních situací se chloridy nahradily inertním posypovým materiálem. Kontrolní měření ovlivnění hladin a kvality podzemní vody provádět v rozsahu studní v zájmovém území sledovaných provedenou pasportizací.
- 172) Pro celou trasu vedení komunikace zpracovat havarijní plán (havarijní plány úseků) pro realizaci okamžitých ochranných a nápravných opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.
- 173) Vypouštění odpadních vod do kanalizace projednat s jejím správcem, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Vody vypouštět do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jímkách s dostatečnou dobou zdržení vybavených případně také nornými stěnami k zachycení plovoucího znečištění.
- 174) Pro zajištění ochrany povrchových a podzemních vod při havarijních stavech vybavit tunelové objekty záchytnými jímkami.
- 175) Jímku vod v nejnižším místě tunelu opatřit uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru. Takto vzniklé vody pak vyčerpat do speciální cisterny a odvézt ke konečné likvidaci s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr také uzavírat v zimním období a vodu čerpat do kanalizace řízeným způsobem s ohledem

na její znečištění podle požadavků správců recipientů (v tomto případě Povodí Vltavy, s.p. a MHMP, odbor životního prostředí).

### **III.5 Minimalizace vlivů na půdu**

#### *Období přípravy a realizace stavby*

- 176) Minimalizovat dočasné i trvalé zábory půdního fondu.
- 177) Na ploše staveniště provést před zahájením stavebních prací skrývku ornice a uložit ji dočasně na mezideponiích. Ornici určenou pro konečné úpravy tělesa komunikace a jeho okolí deponovat v určené části staveniště.
- 178) Zpracovat návrh hospodárného využití skrytých kulturních vrstev půdy tak, aby vyloučil jejich degradaci. Jedná se o povinnost investora, která je zakotvena v zákoně č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.
- 179) Terénní práce provádět tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
- 180) Za vykácenou zeleň a lesní stromy provést náhradní výsadbu po dohodě s příslušnými orgány ochrany přírody.
- 181) Z hlediska eroze minimalizovat dobu trvání zemních prací a skrytou ornici využít k rekultivačním účelům v co nejkratší době.
- 182) V rámci předběžného průzkumu věnovat zvýšenou pozornost sledování arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.

#### *Období provozu*

- 183) Provádět řádnou údržbu ozeleněných svahů silničního zářezu a náspů.
- 184) V případě erozního poškození postižené úseky opravit.

### **III.6 Minimalizace vlivů na horninové prostředí (návrh hydrogeologického monitoringu)**

#### *Období přípravy a realizace stavby*

- 185) Dva roky před zahájením stavby vyhloubit hydrogeologické monitorovací vrty do hloubky cca 10 m pod niveletu trasy tunelu.
- 186) Monitorovací vrty hloubit bezjádrově, profil vrtání 254 mm, profil výstroje PE 140 mm, obsyp kačírek frakce 4/8 mm do úrovně cca 3 m nad ustálenou hladinu, výše zatěsnit jílocementem.
- 187) Monitorovací hydrogeologické vrty umístit v profilech příčně na tunel při vzdálenosti profilů cca 100 m u hloubeného tunelu.
- 188) V každém profilu umístit celkem 4 monitorovací vrty (2 + 2 na každou stranu od tunelu) ve vzdálenostech 20 a 40 m od krajní stěny hloubeného tunelu.
- 189) Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území - měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studní, zjištění způsobu využívání.
- 190) Provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4 x ročně.
- 191) Stanovit základní chemický rozbor (anorganické ukazatele jakosti vody) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1 x ročně.

- 192) Upřesnit agresivitu podzemních vod na stavební konstrukce (standardní součást inženýrsko - geologického průzkumu).
- 193) Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.

#### *Období provozu*

- 194) Pokračovat v monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 2 x ročně.
- 195) Stanovit základní chemický rozbor (anorganické ukazatele jakosti vody) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1x ročně.
- 196) Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s komplexním vyhodnocením a ukončením monitoringu po cca 2 letech po ukončení stavby.

### **III.7 Minimalizace vlivů na flóru, faunu, územní prvky ekologické stability, ekosystémy, krajinný ráz a zvláště chráněné území**

#### Fauna

- 197) Provéřit možnost vybudování přechodů (podchodů) pro živočichy a zařízení pro jejich směrování do těchto přechodů. Podchody pro živočichy jsou doporučeny v prostoru mezi biokoridorem Vltavy a PP Bílá skála. Migrační potenciál míst předem prověřit monitorováním. Při jejich technickém návrhu respektovat požadavek protipovodňové ochrany území.
- 198) Součástí uvedených stavebně - technických úprav provést úpravu stávajícího podchodu biokoridoru (silniční most) toku Rokytky pod ulicí Čuprova, a to zejména o úpravu břehů koryta Rokytky vložím vodorovných berem (prostory koryta toku zaplavované jen při vyšším průtoku) tak, jak je tomu v současnosti na levém břehu podchodu do cca poloviny průchodu ve směru toku Rokytky, aby byl umožněn snazší průchod migrujících živočichů podél vodního toku - kynety koryta (prohloubenou a trvale zaplavovanou část koryta).
- 199) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout a s příslušným orgánem ochrany přírody projednat opatření k ochraně zvláště chráněných i ostatních druhů živočichů.
- 200) V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich záchranu a odborný transfer na vhodné lokality, postup je třeba konzultovat s orgánem ochrany přírody.

#### Flóra

- 201) Do dalších stupňů PD zpracovat projekty vhodného ozelenění trasy navrhované komunikace tak, aby došlo ke zvýšení druhové rozmanitosti a ke zvýšení prostupnosti území pro živočichy.
- 202) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout výsadbu krycí a izolační zeleně.
- 203) Skutečný rozsah kácení stromů provést pro vybranou a schválenou variantu až na základě upřesnění záboru ploch a dendrologického průzkumu v dalším stupni projektového zpracování záměru.
- 204) Zvýšenou pozornost věnovat zpětnému ozelenění stavbou zasažených lokalit portálů tunelu pod Bílou skálou.



- 205) Z hlediska omezení negativních vlivů posuzovaného záměru na flóru zaměřit opatření k prevenci negativních vlivů na výsadby krycí zeleně, která pomůže začlenit stavbu do prostředí.
- 206) Z pohledu druhů vysazovaných dřevin lze stavbu záměru rozdělit na dva úseky. První úsek je Balabenka až křížení ulic Povltavská a Na Košince. Druhý úsek začíná křížením ulic Povltavská a Na Košince a končí na Pelc Tyrolce. První úsek lze charakterizovat vysokým zastoupením introdukovaných rostlin. Druhý úsek je charakterizován ruderalizovanými společenstvy a jejich přechodem ke společenstvům ve vrcholových partiích PP Bílá skála. Z těchto důvodů využít k ozelenění prvního úseku introdukované druhy stromů a keřů s parkovými úpravami, zaměřenými na zvýšení estetického vnímání prostředí, tj. rostliny, keře a stromy zdobné květem, barvou listů či plody včetně jehličnanů. Jedná se například o druhy *Acer tataricum*, *Acer platanoides*, *Cotoneaster sp.*, *Hippophaë rhamnoides*, *Laburnum anagyroides*, *Populus sp.*, *Prunus avium*, *Quercus rubra*, *Siringa vulgaris*, *Tamarix sp.*, *Tilia cordata*.
- 207) V druhém úseku je vhodné použít stromy a keře, které jsou v dané lokalitě původní a výsadby projektovat tak, aby přecházely z parkových úprav, přes úpravy poloparkové do porostů PP Bílá skála, která má charakter kyselé bikové doubravy svazu *Genisto germanicae-Quercion*, tj. převládá zde *Quercus pubescens*. Při projektování výsadeb nesmí být použito jehličnatých dřevin. Z dřevin a keřů lze doporučit například: *Alnus glutinosa*, *Betula pendula*, *Cormus mas*, *Populus nigra*, *Populus tremula*, *Prunus mahaleb*, *Prunus spinosa*, *Quercus pubescens*, *Quercus robur*, *Salix alba*, *Salix Capri*, *Salix fragilis*, *Tilia cordata*.
- 208) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD provést detailní průzkum výskytu jeřábu dubolistého (*Sorbus quernea*) a jedince kolidující s trasou záměru se pokusit ve spolupráci s orgány ochrany přírody odborně přesadit na jiné vhodné lokality.
- 209) Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně. Stromy, které by mohly být při výstavbě poškozeny, mechanicky ochránit.
- 210) Nezbytné kácení, resp. vyřezávání vzrostlé zeleně provádět mimo vegetační období (říjen - březen). Mimo vegetační období provádět i zemní práce spojené s likvidací stávajícího vegetačního krytu v ekologicky nejvhodnějších úsecích.
- 211) Dokončené zemní těleso co nejdříve ozelenit, aby nedošlo k rozšíření ruderalních druhů rostlin; pokud již dojde k rozšíření nebezpečných invazních druhů (netýkavka žláznatá, křídlatka japonská, bolševník velkolepý aj.), provést neprodleně jejich účinnou likvidaci. Zvláště ohroženými lokalitami jsou potoční nivy (Rokyta).

#### Územní systémy ekologické stability a významné krajinné prvky

- 212) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků územních systémů ekologické stability a významných krajinných prvků včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení k dosažení jejich cílového stavu:
- a) Rekonstrukce břehových porostů pravého břehu Vltavy (úsek souběhu s ulicí Povltavská) pro zajištění prostupnosti a plné funkce nadregionálního biokoridoru Vltava (N4/4). Při volbě vhodných dřevin a keřů musí být přednostně využity původní druhy.
  - b) Rekultivace dotčeného území ochranného pásma nadregionálního biokoridoru Vltava (N4/4).

- c) Funkční posílení lokálního biokoridoru Rokytka I. (L4/255) – úsek křížení s trasou MO č. 0081.
  - d) Provést alespoň místní zásahy pro zvýšení ekologické stability Rokytky (např. v dokumentaci zmiňovanou úpravu koryta).
- 213) Varianta 1 obchvatu PP Bílá skála povede již stávajícím dopravním koridorem a v místě lokality zasáhne do chráněné lokality. V době realizace stavby dojde k likvidaci, případně značné redukci zeleně na břehu Vltavy, a tak k omezení funkčnosti nadregionálního biokoridoru Vltava. Po dokončení realizace záměru zakrýt stavbu vhodnou doprovodnou zelení (břehová a popínavá vegetace) tak, aby byla vhodně integrována do okolní urbanizované krajiny. Při respektování pravidel pro budování biokoridorů, přechodů a podchodů pro zvířata by mohla být funkčnost biokoridoru obnovena, a to včetně umožnění přechodu zvířat mezi biokoridorem Vltavy a PP Bílá skála. Součástí obchvatové varianty realizovat revitalizace stávající zeleně a její poloparkové a parkové úpravy.

#### Ekosystémy a krajinný ráz

- 214) Z hlediska ochrany přírody a krajiny (především krajinného rázu a prvků územního systému ekologické stability) doporučuje zpracovatel posudku k realizaci tunelovou variantu V2-O. Pro možnou minimalizaci vlivů na krajinný ráz a funkčnost N4/4 – Vltava zpracovatel posudku doporučuje zvážit dále možnost odlišného vedení nivelety komunikace (směr Pelc Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku (směr Pelc Tyrolka – Balabenka) by v km cca 1,4 - 2,0 přecházela do hloubeného tunelového úseku. Po překrytí této části využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.
- 215) Za účelem snížení dělicího účinku komunikace v urbanizované krajině jsou navrženy nové nebo rekonstruované objekty mostů (nadjezdy a podjezdy), lávek a podchodů pro pěší, průchody pro živočichy (podchody, propustky).
- 216) V dalších stupních PD navrhnout takové ozelenění a kompenzační výsadby, aby odpovídaly cílovému stavu vegetace, jak je navrhováno v systému zeleně hlavního města Prahy.
- 217) Z hlediska krajinného rázu respektovat v maximální míře bezprostřední vazby na bytové domy a tomu podřídit jejich řešení, stejně jako důsledně dořešit plochy mezi komunikacemi (jednotlivými dopravními proudy), jejich dostupnost, využitelnost a údržbu.

#### Zvláště chráněné území

- 218) Plošné omezení území PP Bílá skála (varianta 1) je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 36 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). V případě realizace této varianty uděluje výjimku svým rozhodnutím vláda České Republiky, prostřednictvím Ministerstva životního prostředí, v případě, že veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody, viz § 43 zákona o ochraně přírody a krajiny.
- 219) Plošné omezení ochranného pásma PP Bílá skála (varianta 2/2-O) je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 37 zákona o ochraně přírody a krajiny. Ke stavební činnosti je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody, tj. MHMP, odboru životního prostředí.

- 220) Jako kompenzaci ekologické újmy vzniklé zábořem ochranného pásma PP Bílá Skála (ať již ve variantě 1 či 2/2-O), požaduje Česká inspekce životního prostředí přijmout opatření navržená zpracovatelem Biologického průzkumu (samostatná příloha H.10 dokumentace).
- 221) Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou výrazně hodnotnější všechny tunelové varianty, které nezasáhnou PP Bílá skála. Obě varianty s patrovým vedením se kromě zásahu do PP navíc výrazně negativně krajinářsky uplatní v pohledech od řeky Vltavy, což je nežádoucí. Z tohoto důvodu je nezbytné nalézt bezkolizní řešení pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP.
- 222) V navazujících stupních PD doplnit v posuzované dokumentaci chybějící vizualizaci navrženého výduchu v prostoru ulice Bulovka.
- 223) V případě realizace V2 nebo V2-O vybudovat odvětrávací systém tunelu (bodový zdroj znečištění ovzduší). Toto odvětrání nesmí zasáhnout do vrcholových partií PP Bílá skála, kde jsou zachována nejhodnotnější společenstva rostlin.

#### **IV. Kompenzační opatření**

##### Kácení dřevin

- 224) Návrh na kompenzaci za kácení dřevin v podobě náhradní výsadby dle § 9 zákona o ochraně přírody a krajiny stanoví na základě vybrané varianty (s upřesněnou plochou kácení) v DÚR svým rozhodnutím odbory životního prostředí městské části Prahy 8 a 9 (viz stanovisko v příloze č. H.7 dokumentace). Učiní tak časově aktuálně ve vztahu k existujícím potřebám příslušné městské části a k upřesněnému termínu připravované stavby.

##### Výkup pozemků a objektů

- 225) Výkup pozemků v rámci DÚR navrženého trvalého záboru navrhovanou stavbou vyčíslit ve výkupovém elaborátu stavby a jejich odkoupení projednat v rámci stavebního řízení. V rámci stavebního řízení provést vykoupení stavebních objektů určených k demolici. Jejich cenu stanovit na základě znaleckého posudku. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu, je možné v krajním případě jednat s jejich majiteli o vyvlastnění.
- 226) Z hlediska vlivu na hmotný majetek předpokládá navržené technické řešení demolici vybraných stavebních objektů kolidujících prostorově s konstrukcí MO č. 0081, a to v případě všech aktivních variant. Jedná se o trvalý a nevratný negativní vliv posuzované stavby vzniklý v období realizace, který se propaguje svými důsledky i do období provozu na MO. Jeho velikost bude nezbytně finančně vyjádřit v DÚR při stanovení finanční náhrady majitelům pozemků a nemovitostí na základě znaleckého posudku.
- 227) Ověřit možnost zachování objektu č.p. 13/44 a 13/45 v k.ú. Libeň (severně od ulice Na Košince) úpravou trasy tak, jak je návrh prezentován na vizualizaci (Souhrnná část dokumentace, obr. IV. 2.3-1).

##### Archeologické nálezy

- 228) Na stavbě zajistit obvyklý záchranný archeologický výzkum podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Podmínky archeologického výzkumu určí Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Praze (archeologické oddělení), který rovněž doporučí stavebníkovi organizaci oprávněnou k provádění výzkumu. Archeologický výzkum, prováděný formou dohledu v průběhu

zemních prací stavby, dohodnout mezi stavebníkem a oprávněnou organizací v dostatečném časovém předstihu. Konzultovat časový harmonogram prací přímo s archeology příslušné oprávněné organizace a v úsecích nově hloubených shora počítat s dostatečnou časovou prodlevou pro záchranu a dokumentaci zachycených archeologických nálezů.

#### Kompenzace škod vzniklých stavební činností

- 229) Kompenzovat případné prokázané škody způsobené stavební činností, např. poškozením budov činností spojených se zemními pracemi v blízkosti zástavby nebo vlivem dopravy na stavbě, popř. devastačním záklesem podzemní vody v soukromých studních apod.

#### **V. Optimalizační opatření**

Jedná se o dopravně - organizační opatření zohledněná do posuzovaného dopravního stavu, tj. optimalizovaný výhledový stav. Dále jsou to optimalizační opatření technické povahy a provozní opatření, která jsou aplikována na technické a prostorového řešení stavby, které vychází z řešení reprezentovaného variantou preferovanou i z jiných důvodů hodnocení, a to variantou č. V2 stavby MO č. 0081. Výsledkem je doporučená varianta č. V2-O.

Navrhovaná opatření jsou výsledkem vyhodnocení provedených studijních prací a analýz pro splnění náročných požadavků na kvalitu životního prostředí. Opatření dopravního charakteru vycházejí z celkového koncepčního přístupu k dopravě v Praze. Jako hlavní nástroj dopravní politiky byla zvolena účinná regulace individuální automobilové dopravy v Praze.

Navrhovaná opatření jsou v souladu s platným i navrhovaným ÚPn a zároveň v souladu se Strategickým plánem hlavního města Prahy. Pro naplnění reálnosti uvedených předpokladů zapracovaných do dokumentace souboru staveb MO a LS je důležité schválení navrhovaných opatření usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2010.

**Územní rozhodnutí pro stavby MO č. 0081, MO č. 0094 a LS lze vydat až poté, co hlavní město Praha organizační opatření uvedená v dokumentaci rozhodne, a to tak, aby začátek jejich platnosti byl nejpozději v den zprovoznění obou předmětných staveb.**

#### Umístění komunikací v tunelech

- 230) V rámci navrženého řešení vedení souboru staveb MO a LS se využívá rozsáhlých tunelových úseků. Na povrchu území (uliční síť) tak zůstává pouze obslužná místní doprava. Délka připravované části MO je 8,8 km, délka LS je 1,4 km. Z této délky je předpokládáno vedení trasy v ražených a hloubených tunelech v celkové délce přes 5 km (cca 50 %), v podstatě v celém rozsahu, kde trasa prochází obydleným územím. Jedná se o tunely Bílá skála 1 490 m (MO č. 0081), Vysočany - Malešice 2 950 m (MO č. 0094), Libeň 880 m (LS). Došlo ke zvýšení rozsahu tunelů oproti ÚPn (1999) i oproti návrhu nového ÚPn (2009). Navržené opatření má zásadní pozitivní vliv na hlukové poměry a znečištění ovzduší.

#### Nízkohlučné povrchy vozovek

- 231) Návrh použití moderních nízkohlučných (akusticky pohltivých, neodrazných, hladkých) krytů vozovek v úsecích mimo tunely. Opatření má vliv na snížení hluku o cca 1,5 dB.

#### Protihlukové clony

- 232) Návrh se zabývá protihlukovými clonami přímého i zalomeného tvaru (výšky 3 až 8 m), případně zemních valů. Využití ve velkém rozsahu, včetně úseků křižovatkových ramp, stávajících úseků a mostů. Stěny mají zásadní vliv na šíření hluku, částečně i na šíření prachu z komunikací.

### Izolační výsadba

- 233) Návrh zahrnuje výsadbu izolační zeleně s protiprašnou funkcí (zelená bariéra) na vybraných místech podél povrchových úseků MO č. 0081 a č. 0094 a LS. Jedná se o ověřený systém skladby stupňovitého porostu keřů a stromů s vysokou schopností zachytu prachových částic (tříetážový porost o šířce 5 - 10 m).

### Nucené odvětrání tunelů

- 234) Návrh systému provozního větrání tunelových trub s nuceným odvodem do vhodně situovaných výdechových objektů (komínů) s vysokým rozptylem na velkou plochu území mimo bezprostřední okolí stavby. Výnos portály lze provozní vzduchotechnikou regulovat až na cca 20 %, výnos výdechy do cca 80 %. Obdobný způsob je použit v tunelech Mrázovka, Blanka a v tunelech SOKP. Tato opatření mají vysoký vliv na snížení množství zplodin v okolí portálů tunelů.

### Čištění povrchu vozovky

- 235) Návrh provozního zajištění úklidu (vysávání, kropení) navrhovaných povrchových úseků komunikací MO, LS spolu s navazující Vysočanskou radiálou v rozsahu min. 2 x týdně.

### Emisní zóny

- 236) Návrh zřízení oblastí se zákazem vjezdu vozidel nesplňujících požadavky emisní normy EURO 3, resp. EURO 4 na území Prahy.
- a) zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 3 na území celé Prahy - mimo SOKP;
  - b) zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 4 do prostoru uvnitř MO.

### Plošná regulace automobilové dopravy

- 237) Regulace v podobě snížení intenzity automobilové dopravy v ploše celého města pomocí zejména zpoplatnění (mýta). S regulací souvisí návrh následných opatření:
- a) zřízení zpoplatnění komunikací v určité oblasti města (uvnitř MO pro veškerou dopravu, ve zbylé ploše Prahy včetně MO pouze pro nákladní vozidla), tím dochází k omezení tranzitní dopravy a nákladní dopravy, omezení noční dopravy;
  - b) ztraktivnění SOKP oproti komunikacím uvnitř města (zrušení poplatku na SOKP nebo jeho snížení oproti ostatním komunikacím města, resp. nastavení poplatků na MO a SOKP s dopadem na přesun tranzitní dopravy na SOKP);
  - c) regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitroměstské nákladní dopravy na MO (rozšíření oblasti zákazu vjezdu vozidel těžších než 6 t na celou oblast uvnitř MO, zákaz vjezdu vozidel těžších než 12 t na komunikace MO);
  - d) zřízení oblastí s dopravním omezením pro vozidla, která nesplňují emisní normy EURO 3 a 4.

### Řízení rychlosti a skladby vozidel

- 238) Návrh dynamické (časově proměnné) úpravy max. povolené rychlosti prostřednictvím proměnného dopravního značení, a to v závislosti na konkrétních rozptylových a dopravních podmínkách. Případně lze regulovat proměnným dopravním značením i max. hmotnost vozidel, nebo požadované emisní normy vozidel na MO. Znamená to např. snížení max. povolené rychlosti v časech dopravní špičky - zvýší se plynulost průjezdu vozidel. Tím dochází ke snížení vzniku hluku a především výfukových zplodin.

## **VI. Jiná opatření**

V rámci navazujících projednání návrhu stavby je nutné se nadále věnovat následujícím řešením širšího území v okolí souboru staveb MO č. 0081, MO č. 0094 a LS:

### **239) Problematika nově uvažované Severní radiály pro odlehčení dopravních intenzit ve směru od MO na D8 (ulice V Holešovičkách)**

- a) Provozovaná Prosecká radiála je z hlediska funkce nadřazenou sběrnou komunikací celoměstského významu. Radiála je a dle platného ÚPn i nadále má být nejdůležitější komunikací napojující hlavní město severním směrem na dálniční a silniční síť České Republiky. Ze směru jižního je z dopravního hlediska dominantní návaznost na trasu most Barikádníků - Argentinská - Hlávkův most (severojižní magistrála), resp. most Barikádníků - Vrbenského. Tento vztah je dominantní dočasně a nahradí jej právě MO.
- b) Prosecká radiála je ve stávajícím stavu vedena za mostem Barikádníků východně jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace (ulice V Holešovičkách) po mostní estakádě. V místě, kde trasa dosáhne paty severně se zvedajících libeňských svahů, přechází trasa do hustě zastavěného území, kterým stoupá v délce cca 1,1 km až na MÚK s ulicí Zenklova (MÚK Vychovatelna). Tento úsek, navíc ve stoupání cca 4 %, lze jednoznačně považovat za nejkritičtější z celé délky Prosecké radiály z hlediska negativního vlivu na okolní zástavbu. Koncentrované objekty převážně rodinných domů (místy řadových) jsou kaskádovitě rozmístěny na strmě stoupajících svazích po obou stranách ulice V Holešovičkách. Z hlediska funkce objektů je jich většina užívána k bydlení, nemalé množství objektů ke komerčním účelům, a některé jsou nevyužívané a chátrají. Terénní reliéf pochopitelně hlukové a exhalační poměry v oblasti ještě zhoršuje.
- c) Z výše uvedených skutečností vyplývá naprostá nevhodnost Prosecké radiály v moderních městských podmínkách a je evidentní, že tato radiála v sobě odráží dobu, ve které vznikla. Přesto při tvorbě platného územního plánu nejen, že nebyla přijata za tuto trasu náhrada, ale ani další pomocná trasa. Prosecká radiála je v současnosti i ve výhledu jediná hlavní komunikace směřující z města severním směrem. Tuto situaci i v souvislosti s uvažováním o vypuštění úseku Vysočanské radiály Kbelská - Balabenka z ÚPn je třeba bezodkladně řešit přikročením k návrhu nejlépe dalšího propojení severní části městského a silničního okruhu. Toto propojení nebude Proseckou radiálu nahrazovat, ale doplňovat a přebírat některé významné dopravní vztahy.
- d) Jako poměrně výhodné, především s ohledem na odebrání významných dopravních zátěží z Prosecké radiály se jeví propojení MO s SOKP s pracovním názvem Čimická radiála. Tato nově uvažovaná sběrná komunikace směrově rozdělená čtyřpruhová by se na MO napojila v těsné blízkosti stávající MÚK Pelc Tyrolka a vlastně by tento dopravní uzel doplnila o další ramena a vztahy tak, aby byla schopna převzít dopravu z MO směřující právě na Proseckou radiálu, která dnes směřuje do Holešoviček. Z důvodu minimalizace zásahu do území Pelc Tyrolky je návaznost na Holešovice řešena přes nový Trojský most (nikoliv přes most Barikádníků) MÚK MO před portálem tunelu Blanka. Hlavní zátěže však směřují z a na MO.
- e) Nová radiála má vzhledem k morfologickému uspořádání území, kterým vede, za cíl obsloužit dopravně především Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Klecany a dále se přes SOKP navázat na D8 a rovněž pak na silnici II/608. Kromě těchto vztahů ji lze společně se silničním okruhem výhodně využít pro obsluhu území i dále přes Vltavu jako Roztoky a Kralupy nad Vltavou.

- f) Tato nová stavba je předpokládána v časovém horizontu výhledů až po roce 2010. Její zprovoznění je vázáno dokončením severní části Pražského okruhu, minimálně staveb č. 518 a 519. Po svém zprovoznění nemá Čimická radiála plně nahradit radiálu Proseckou, ale má převzít větší část jejich dopravních zátěží. Na Prosecké radiále zůstanou především místní vztahy a vztahy směřující do Kobylis, Libně, Ďáblic, Proseka a Letňan.

240) Problematika řešení protihlukových opatření ulice V Holešovičkách

- a) Problematika protihlukových opatření lokality Holešovičky je spojena s problematikou protihlukových opatření v širším území (viz návrh Čimické radiály), která má převzít část dopravního zatížení a tím přispět ke snížení hlukového zatížení území Holešoviček.
- b) Je zřejmé, že bez zprovoznění MO a LS by v této ulici došlo k dalšímu nárůstu hluku přibližně o 1 dB, kdežto po zprovoznění projektovaných staveb zůstane hluk přibližně na současné úrovni.
- c) V současnosti nejsou známy hodnoty intenzity budoucí zbytkové dopravy v ulici V Holešovičkách po zprovoznění stavby Čimické radiály. Nicméně velmi orientačně lze uvést, že noční limit hluku bude překročen v ulicích s blízkou obytnou zástavbou, jejichž dopravní zátěž je vyšší než 10 000 vozidel/24 hod. Znamená to, prověřit a navrhnout další protihluková opatření a navázat tím na započaté řešení problému.
- d) Zpracovatel dokumentace požaduje prověření účinnosti protihlukového zaklenutí dopravy nebo tunelového řešení v ulici V Holešovičkách. Dalším řešením by mohlo být prověření a návrh technické proveditelnosti projektu.

Zpracovatel dokumentace uvádí seznam doposud navržených opatření v rámci samostatných odborných studií, zároveň požaduje prověřit další odlehčující možnosti dopravního řešení.

- a) „Harmonogram pro odstraňování staré hlukové zátěže z automobilové dopravy na území hl. m. Prahy“ z dubna 2005.
- b) „Hluková studie v oblasti ulice V Holešovičkách – Praha 8 a návrh protihlukových opatření objektů nadzemní zástavby“ (SATRA s.r.o., 2006). Z posouzení venkovního prostoru vyplývá, že ve všech výpočtových bodech v denní a noční době jsou limitní hodnoty hluku překročeny. Navrženo je opatření ve formě úprav (výměny) oken na základě zpracování podrobného průzkumu všech okenních otvorů v dotčených pobytových prostorech. Použití protihlukových stěn je zpochybněno (vjezdy, zastávky městské hromadné dopravy, podchody, umístění zástavby ve svahu).
- c) Variantou pro zklidnění oblasti Holešoviček od dopravní zátěže je návrh tunelu přibližně v úseku Pelc Tyrolka - Vychovatelna. Tato stavba by převzala dopravní zátěže od Prosecké radiály a převedla je pod úroveň terénu a snížila tak negativní dopady od dopravy. K technickému řešení této stavby existuje několik návrhů, včetně řešení s raženým tunelem uvažovaným jako územní rezerva v navrhovaném ÚPn. Ze stejných důvodů, tedy doposud neschválení a pozitivního vlivu na životní prostředí ve vztahu k posuzovanému souboru staveb MO a LS, tak jako nová Severní radiála není do posouzení uvažována. Stavba tunelu Holešovičky nemá vliv na technické řešení navrženého souboru staveb MO a LS a z hlediska přínosu pro řešení hlukové situace a znečištění ovzduší v území by měla být jednoznačným přínosem.

- d) Studie „Šíření hluku ze silničního provozu po ulici V Holešovičkách, Praha 8“ (Akustika Praha s.r.o., 7/2010). Na základě objednávky tato studie obsahuje vymezení oblasti nadlimitně zatížené hlukem šířeným z ulice V Holešovičkách, definuje objekty uvnitř této oblasti a doporučuje druhy protihlukových úprav.

241) Problematika navazující stavby Vysočanské radiály (potvrzení koncepce, stabilizace trasy a konstrukčního řešení – tunelové úseky aj.)

- a) Vysočanská radiála (dále jen „VR“) v úseku Kbelská - Balabenka je dle ÚPn uvažována v horizontu výhledů, tedy nejdříve po roce 2010. Úsek Vysočanské radiály Kbelská - Satalice je v současné době realizován. Do doby dokončení Pražského okruhu v úseku Březiněves - Běchovice bude tato část VR společně s komunikací ulice Kbelské a Cínovecké jeho funkci nahrazovat.
- b) Cílem vytvoření VR je umožnění radiálních vazeb mezi okruhy a napojení Městského okruhu na rychlostní silnici R10, případně dálnici D1. Po svém dokončení má VR převzít zátěže z ulic Prosecká, Sokolovská, Českomoravská, Kolbenova, Poděbradská a částečně i Českobrodská a K Žižkovu.
- c) VR v úseku Kbelská - Balabenka začíná v prostoru budované MÚK Kbelská, pokračuje povrchově svahem pod Klíčovem směrem k Vysočanskému nádraží, kde je MÚK s ulicí Vysočanskou. Odtud dále směřuje podél železniční tratě až před portál raženého tunelu v prostoru tzv. Máchalky. Ražený tunel vede směrem k Balabence v délce cca 1 km. Portál je umístěn v území nazývaném Kolčavka, přímo od portálu se rozbíhají jednotlivé mimoúrovňové větve ramp napojení na MO a další komunikace v dopravním uzlu Balabenka - U Kříže. Příprava této stavby je ve fázi dokončené vyhledávací studie. V celém rozsahu se jedná o směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci s MÚK.
- d) Navržené řešení VR v úseku Kbelská - Balabenka je předmětem kritiky jak veřejnosti a Městské části Praha 9, která vyslovila naprostý nesouhlas s tímto řešením a požádala pražské zastupitelstvo o vyjmutí VR z územního plánu. Důvodem tohoto požadavku je kromě velmi nevhodného řešení VR ve vyhledávací studii rovněž zájem urbanizace prostoru Podvinného mlýna a prostoru bývalých průmyslových areálů ČKD podél Kolbenovy ulice. Další návrhy na změnu vedení VR vzešly od soukromých investorů zástavby bývalého areálu Odkolek. Přes řadu nevýhod navrženého řešení VR je uváděno, že úplné vypuštění VR ze systému hlavních komunikací je nevhodné a může mít vliv na celkovou dopravní funkci tohoto systému ve východní části města. Je proto nutné hledat nová řešení a až po jejich nalezení a odsouhlasení jimi stávající vedení nahradit. V opačném případě může dojít k nenávratnému narušení dopravního skeletu, případně k vynuceným velkým investicím na vytvoření náhrady VR. Důležitost okamžitého řešení vedení VR je vázána rovněž k dalším stavbám, a to především k MO a LS. Jejich výsledné řešení je totiž vázáno způsobem a místem jejich napojení na VR.
- e) V současné době je na požadavek Útvaru rozvoje hlavního města Prahy prováděna ověřovací studie vedení VR v nové stopě. Výsledné řešení ještě není odsouhlasené. Nové vedení v daleko větší míře využívá tunelových úseků, a to nejen v oblasti mezi Vysočanskou ulicí a Balabenkou, ale rovněž i mezi Vysočanskou a Kbelskou ulicí. Trasa bude vysunuta částečně severněji, pod svah z Proseka do převážně ražené



tunelové varianty s možností napojení trasy na Vysočanskou ulici a případně na ulici Ke Klíčovu a Čakovickou.

242) Problematika zakrytí povrchového úseku „Městského okruhu, stavby č. 0079 mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků“

- a) Tato stavba je uvažována v konceptu nového ÚPn jako budoucí - výhledová investice pro zlepšení životního prostředí v úseku MO, který je v současnosti realizován. V platném ÚPn není tato stavba zahrnuta. Jedná se o cca 300 m dlouhý přesýpaný tunel snižující hlukovou zátěž v území a především snižující bariérový efekt MO v území, které bude v budoucnu využito pro sportovně rekreační aktivity. S ohledem na jednoznačně pozitivní přínos pro území - životní prostředí a vzhledem k doposud neschválenému novému ÚPn není tato stavba uvažována v předkládaném posouzení MO a LS.

243) Dopravní dostupnost do ulice Klihařské pro zde se nacházející rodinné domy

- Jedná se o návrh detailního projektového nebo organizačního řešení, které je nutné řešit v rámci další projektové přípravy stavby MO.

244) Dopravní dostupnost výrobních a skladových objektů v Čuprově ulici v patě svahu lokality Labuťka

- Jedná se o návrh detailního projektového nebo organizačního řešení, které je nutné řešit v rámci další projektové přípravy stavby MO.

245) Požadavky Rady hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu

- a) Realizace souboru staveb MO č. 0081 a č. 0094 a LS je možná pouze při aplikaci plánovacích opatření na úrovni dopravní koncepce města v souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2010, eliminujících zcela nežádoucí efekt celkového nárůstu automobilové dopravy z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (optimalizační opatření).
- b) Zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb MO č. 0081 a č. 0094 a LS (viz doporučení č. 1), bude nezbytně využito k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy.
- c) Před vlastním vypracováním dalšího stupně (DÚR) bude celý záměr (vybraná varianta, resp. kombinace předkládaných variant) podrobněji prověřen, porovnán a vyhodnocen ve variantách dopravně - organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení (zejména MÚK V Olšinách, Českobrodská, Novovysočanská, Balabenka, U Kříže a Vychovatelna) tak, aby byly podmínky individuální a veřejné, resp. motorové a bezmotorové dopravy vyrovnané, kvalitativně srovnatelné. Výsledné řešení, sloužící jako podklad pro DÚR, bude zajišťovat odpovídající kvalitu veřejného prostoru a podmínky bezmotorové, resp. cyklistické dopravy v souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010.

## **VII. Opatření pro fázi ukončení záměru**

- 246) Při případném ukončení a likvidaci záměru se bude postupovat v souladu s platnými předpisy právního řádu České republiky.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.**  
ředitelka odboru  
posuzování vlivů na životní prostředí  
a integrované prevence  
(otisk kulatého razítka se státním znakem)

**Příloha:**

Příloha ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“ na životní prostředí

**Obdrží:**

*oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku*