

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 11. 10. 2012
Č.j.: 54150/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. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála

Kapacita záměru:

Novostavba místní komunikace obousměrně rozdělené, která je součástí budovaného dopravního systému Městského okruhu Prahy. Komunikace je navržena v kategorii MS4d 20/80 (70 km/h – tunel ve variantě V1, T1 a T2; 60 km/h v km 5,0 – 5,4 s ohledem na směrové parametry trasy ve variantě V2) s mimoúrovňovým napojením křižujících komunikací. V obou směrech je navrženo vedení ve dvou jízdních pružích bez odstavných pruhů s třetím jízdním pruhem (mezi křižovatkami mimoúrovňového křížení (dále jen „MÚK“) Štěrboholská radiála – MÚK V Olšinách a MÚK V Olšinách – MÚK Černokostelecká) plnicím funkcí dlouhého průpletu odbočovacího resp. připojovacího pruhu. Celková délka záměru bude cca 5,6 km (podle trasových variant).

Varianta V1 – městský okruh je veden v tunelu Malešice a hloubeném tunelu Jarov vedeným pod stávající křižovatkou Jarov a ulicí Spojovací. Levý tubus je v oblasti Vysočanského náměstí veden pod stávající zástavbou v raženém úseku do stávajícího podjezdu ČD, pravý tubus je navržen pod stávající Spojovací a v nové stopě pod kolejištěm ČD na Balabence. Součástí této varianty je MÚK K Žižkovu.

Varianta V2 – městský okruh je veden v tunelu Malešice a hloubeném tunelu Jarov pod křižovatkou Jarov a ulicí Spojovací. Trasa kopíruje ulici Spojovací, kolejiště ČD podchází stávajícím podjezdem ČD na Balabence.

Varianta T1 – městský okruh je veden v tunelu Malešice – Balabenka mimo prostor stávající křižovatky Jarov. Ražená část tunelu podchází areál Střední odborné školy

a sídliště Zelené město, hloubená část tunelu podchází pod ulici Spojovací po Vysočanské náměstí. Kolejiště ČD podchází stávajícím podjezdem ČD na Balabence. Součástí této varianty ne MÚK K Žižkovu.

Varianta T2 – městský okruh je veden v tunelu Malešice – Balabenka mimo prostor křižovatky Jarov. Ražená část tunelu podchází areál Střední odborné školy, sídliště Zelené město a ulici Spojovací po Vysočanské náměstí, odkud okruh pokračuje hloubenou částí tunelu do stávajícího podjezdu ČD na Balabence.

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 3, Městská část Praha 9, Městská část Praha 10 a Městská část Praha 15
k.ú.: Hostivař, Hrdlořezy, Libeň, Malešice, Strašnice, Vysočany a Žižkov

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:

RNDr. Přemysl Marek
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8985/1390/OHRV/93
s prodloužením autorizace č.j.: 34679/ENV/11

Datum předložení oznámení: 2. 8. 2005

Zpracovatel dokumentace:

RNDr. Přemysl Marek
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8985/1390/OHRV/93
s prodloužením autorizace č.j.: 34679/ENV/11

Datum předložení dokumentace: 19. 6. 2008

Zpracovatel dopracované dokumentace:

RNDr. Přemysl Marek
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8985/1390/OHRV/93
s prodloužením autorizace č.j.: 34679/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 2. 8. 2005 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) předloženo oznámení záměru.
- Dne 1. 9. 2005 bylo MŽP doručeno stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny
- 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 30. 11. 2005 bylo ukončeno zjišťovací řízení vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že byly upřesněny informace, které je vhodné uvést do dokumentace.
- Dne 19. 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 T1 – optimalizované (T1-O) posuzovaného záměru. Zároveň není vyloučena kombinace variant stavebního řešení ve vazbě na návrh a umístění MÚK K Žižkovu, Novovysočanská a Balabenka.

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 orgány státní správy, samosprávy 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 (nyní již zrušen)
- 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 „Ateliér pro životní prostředí“
- Občanské sdružení „Krocán“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocán
- 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. Menší 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

Realizací záměru s protihlukovými opatřeními dojde v chráněném venkovním prostoru jednotlivých staveb v posuzovaném území k reálně dosažitelnému snížení hlukové zátěže. Přesto se však na několika místech nepodaří dodržet výše uvedené hodnoty hygienických limitů.

Po uvedení staveb Městského okruhu kolem hl. m. Prahy (dále jen „MO“) do provozu dojde ke snížení imisí hluku v chráněném venkovním prostoru staveb nejen z důvodu realizace protihlukových opatření maximalizovaného rozsahu u navrhovaných komunikací, ale také snížením intenzity dopravy v některých ulicích oproti stávajícímu stavu, což platí například pro části ulic Mokřanská, Mirošovická, Ondřejovská, Novostrašnická, Novovysočanská, Prokopka a Spojovací.

Z hlediska hlukového zatížení okolí staveb se jednotlivé varianty liší nejvíce v místě napojení stavby MO č. 0094 na stavbu MO č. 0081 v ulici Spojovací. Nejlépe lze hodnotit variantu V1, kde oba směry jsou vedeny tunely. Nejvyšší zvýšení hluku je pro varianty V2 a T2, kde tunely začínají blíže pod Vysočanským náměstím a v obou směrech je napojení na povrchovou dopravu na Vysočanském náměstí.

Rozdíly mezi hodnocenými variantami jsou z praktického hlediska zanedbatelné. Dle očekávání je nejméně příznivý stav bez posuzované stavby, protože současná i výhledová doprava nejvíce zatěžuje komunikace v blízkosti obytných domů.

V porovnání oproti variantě 2015 bez MO (s protihlukovými stěnami) dojde v daném území s obytnou zástavbou k celkovému snížení imisí hluku ze silniční dopravy. Velký význam při snižování imisí hluku mají však až technicko - organizační opatření. Přes všechna prakticky realizovatelná protihluková opatření zůstane přesto celkem 10 v současnosti obydlených domů, v jejichž venkovním chráněném prostoru budou překročeny limity hluku bez korekce na starou zátěž.

V porovnání s nulovou variantou lze konstatovat výrazný posun velkého počtu obyvatel směrem k nižším hladinám, což znamená, že projektované stavby budou z hlediska ochrany před hlukem přínosem. Na stávajících komunikacích v bezprostřední blízkosti obytných a jiných chráněných staveb klesnou dopravní zátěže, přičemž nové trasy jsou v blízkosti takovýchto staveb vedeny jen výjimečně, když neexistuje jiné řešení.

Vliv záměru na znečištění ovzduší

Vliv stavebních prací lze považovat za relativně významný, zejména z pohledu nejvyšších denních koncentrací PM₁₀. 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. Po zprovoznění MO je nutno v jeho blízkosti očekávat překročení imisních limitů suspendovaných částic PM₁₀, lokálně pak může docházet i k překročení limitu pro hodinové koncentrace NO₂. 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 PM₁₀. 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 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 PM₁₀ v ovzduší, převyšujících imisní limit 40 µg/m³, což představuje imisní zátěž spojenou s neúnosně vysokým zdravotním rizikem. 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

Z botanického hlediska se jedná o území porostlé ruderálními, nitrofilními nebo běžnými druhy, plocha přímo dotčená záměrem má charakter ruderalizovaných lad. Dokumentace uvádí celkem 91 taxonů rostlin (mimo dřevin, které jsou hodnoceny zvlášť). Lze konstatovat, že trasa je z botanického pohledu málo hodnotná a v posuzovaném úseku nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných rostlin ve smyslu vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“).

Ekologickou újmu, která vznikne odstraněním části lesního porostu (interakční prvek I5/345 – Za dráhou), bude možné eliminovat vhodnou náhradní výsadbou liniové zeleně v trase budoucí komunikace a/nebo vhodnou výsadbou a managementem interakčního prvku I5/346 (U Slatinského potoka) k dosažení jeho cílového stavu na plochách zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) u MÚK Štěrboholská v souladu s územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „ÚPn“).

Nepředpokládá se výrazný vliv na populace zvláště chráněných i všech ostatních druhů živočichů, protože dotčené území je silně exploatováno již v současné době. Na základě následného podrobného průzkumu bylo na místě plánovaného záměru zjištěno 54 druhů obratlovců, z toho 8 druhů je ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) a vyhlášky zařazeno mezi zvláště chráněné.

Dotčené druhy budou schopny obsadit v širším okolí existující vhodná stanoviště a jejich populace nebudou ohroženy. Pro zajištění ochrany obojživelníků na lokalitě Triangl se doporučuje po celou dobu stavby na přiléhající části pozemků instalovat ochranné plastové bariéry, aby nedocházelo k migraci živočichů do prostoru stavby.

V rámci stavby se v km 4,35 počítá s vybudováním ekoduktu pro propojení biokoridoru L4/257 v lokalitě Na Balkáně. Výstavba ekoduktu může významně přispět k zachování biodiverzity fauny v předmětné části pražského regionu.

Dalším navrhovaným kompenzačním opatřením je možné obnovení původního prameniště Slatinského potoka nad ulicí Rabakovská, jeho případné propojení s mokřady Triangl a navrhovaná revitalizace Slatinského potoka, pokud bude hydrogeologickým průzkumem potvrzena smysluplnost záměru. Navrhované kompenzační opatření revitalizace Slatinského potoka může výrazně posílit ekologickou stabilitu významného krajinného prvku (dále jen „VKP“) Triangl. Navrhovaná revitalizace může příznivě ovlivnit rovněž kvalitu biotopu ohrožených druhů živočichů.

Nepředpokládají se významná rizika pro rostlinné či živočišné druhy při standardních postupech stavebních prací či při běžném provozu. Významné migrační koridory živočichů nebyly prokázány.

Při výstavbě dojde ke zcela novému vedení komunikace lesními porosty, liniovými porosty a ostatními biotopy. Tím budou likvidována stávající bylinná a dřevinná společenstva v trase, výjimku tvoří části raženého tunelu, kde se předpokládá zachování převážné části stávající vegetace nad tunelem.

S výstavbou silnice jsou dále spojeny značné přesuny zemních hmot a tím možnost šíření neofytů.

Za nejvýznamnější negativní vlivy při provozu MO lze považovat narušení porostní struktury v lesním ekosystému, trvalou likvidaci lesa ve stopě komunikace, úbytek přírodních ploch v silně urbanizovaném území, sníženou retenční schopnost krajiny, která je v případě lesního porostu vysoká, trvalé snížení ekologické stability krajiny likvidací lesa na dotčených lokalitách, odtržení a izolace části lesa komunikací, zhoršení místních mikroklimatických podmínek odstraněním lesa a vybudováním komunikace a úbytek plochy vhodných biotopů pro zvláště chráněné druhy živočichů (veverka obecná, ohrožené a silně ohrožené druhy ptáků).

Všechna aktivní variantní řešení vykazují negativní vlivy na faunu a flóru. Celkově se jako nejméně příznivá jeví varianta V1, kde se projevují negativní vlivy stavby a provozu komunikace ve větší míře likvidace stávající zeleně. Vlivem navržených kompenzačních opatření (vybudování ekoduktu, revitalizace Slatinského potoka a jeho propojení s mokřady Triangl a provedení náhradních výsadeb) je negativní ovlivnění fauny, flóry a ekosystémů minimalizováno.

Vlivy záměru na prvky územní systémy ekologické stability, VKP, zvláště chráněná území a NATURA 2000

Z hlediska územních systémů ekologické stability (dále jen „ÚSES“) představuje nejvýznamnější zásah střet trasy MO č. 0094 s interakčním prvkem I5/345 (Za dráhou)

a křížení nefunkčního lokálního biokoridoru L4/257 (Vítkov – Vidrholec). Střet trasy s interakčním prvkem si vyžádá zábor části tohoto prvku, jeho fragmentaci (v současné době je však již také rozdělen tělesem zkušební dráhy a plotem) a kácení zeleně. Tyto negativní vlivy lze minimalizovat náhradními výsadbami. Křížení lokálního biokoridoru L4/257 bude řešeno ekoduktem přes ulici Spojovací, který je součástí posuzované stavby.

Záměrem budou dotčeny pouze VKP definované ze zákona o ochraně přírody a krajiny - vodní toky, jejich nivy a lesní porosty. Mezi jednotlivými posuzovanými variantami není významnější rozdíl.

Stavba nezasahuje do žádného VKP zvláště registrovaného orgánem ochrany přírody. Vliv na VKP Mokřady Triangl se nepředpokládá. Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území dle zákona o ochraně přírody a krajiny.

S ohledem na vymezená území soustavy Natura 2000 v České republice lze konstatovat, že realizací záměru nemůže žádná z nich být ovlivněna jak přímo, kontaktně ani zprostředkovaně (viz příloha H.7 dokumentace).

Vliv záměru na krajinný ráz

Stavba MO č. 0094 v předmětném území nebude mít výrazný negativní vliv na krajinu. Tento stav ovlivňuje silně urbanizovaný charakter území s obytnou zástavbou, průmyslovými, skladovými a obchodními areály a s hustou sítí místních komunikací a železničních těles. S ohledem na typický městský charakter lokality a její polohu nelze přepokládat významný vliv stavby na krajinu, popř. na krajinný ráz ve smyslu § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Nepředpokládá se narušení pohledových os z okrajových čtvrtí směrem na historické centrum Prahy, její památky a dominanty. K vizuální intruzi nedojde ani v opačném směru z pohledu blízké zástavby Strašnic, Malešic a Jarova směrem k průmyslovým a obchodním areálům východně od navrhované trasy.

Vliv na rekreační využití krajiny nebude významný, protože dotčené území ve své podstatě nemá rekreační charakter. Výjimkou je lesopark západně od MÚK Českobrodská, který slouží jako území pro krátkodobou rekreaci obyvatel přilehlých Malešic a Žižkova. Ovlivnění tohoto rekreačního území bude jen minimální, protože trasa MO je v daném úseku vedena tunelem Malešice.

Ojedinele využívanou oblastí k procházkám místních obyvatel je také území jižně od MÚK Štěrboholská, kde se nachází kynologické cvičiště, a dále oblast podél železničního tělesa směrem k Hostivařskému nádraží. Ostatní rekreační kapacity v území nebudou ovlivněny.

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

Výstavbou předmětné stavby MO č. 0094 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

Lze očekávat ovlivnění Vackovského potoka, který kříží trasu v km cca 3,2. V jeho údolí je situována MÚK Českobrodská (varianta V1), resp. výjezdy z tunelu Malešice (ve variantách T1 i T2) a stavba komunikace zde významnějším způsobem zasáhne do profilu údolních fluvialních sedimentů. Je možné, že zde dojde k ovlivnění hydrogeologických a hydraulických poměrů zvodnělých holocenních náplavů. Pro minimalizaci vlivu stavby na průtok vod ve Vackovském potoce budou nutná technická opatření respektující v maximální míře stávající hydraulické propojení holocenních náplavů a předmětné vodoteče.

U Malé Rokytky se předpokládá zachování podmínek pro proudění podzemních vod údolními náplavy (v okolí tunelů při jejich křížení s údolími), tedy by nemělo dojít k významnějšímu snížení průtoku ve vodoteči.

Imisní limit (přípustné znečištění) pro chloridy v recipientech Botiči a Rokytce překročen nebude. Ovlivnění průtoků v těchto vodotečích bude nevýznamné.

Posuzovaná stavba, ať již ve variantě V1, V2 či T1 a T2, 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.

Stavba MÚK Štěrboholská a její následný provoz již negativně neovlivní hydrogeologické poměry v oblasti mokřadu Triangl. Navrhovaná revitalizace v minulosti ovlivněné druhé pramenné větve by naopak mohla mít pozitivní vliv na hydrogeologické poměry a na existenci, resp. rozvoj mokřadu.

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

Při realizaci záměru se předpokládají u všech variant zvýšené nároky na demolice pozemních objektů, resp. na jejich stavební a geotechnické zajištění. Z hlediska odhadu rozsahu demolice nebo potenciálního ovlivnění zástavby se jako nejpříznivější jeví varianta V1, dále pak T1 a T2. Nejméně příznivou je varianta V2. V bezprostřední blízkosti plánované trasy se v prostoru Starých Malešic (Malešické náměstí) nacházejí kulturní památky. Jde o kapli sv. Václava, areál zámku a venkovskou usedlost (Tomsova 13, Praha 10). Na severozápadní straně Malešického náměstí (bývalé návsi) předpokládá návrh demolici východní dvorní budovy čp. 2.

Území dotčené stavbou MO č. 0094 je třeba považovat ve smyslu ustanovení § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, za území s archeologickými nálezy. Vzhledem k potenciálnímu výskytu archeologických nálezů v blízkém okolí plánované komunikace bude nutno, aby před zahájením stavebních prací umožnil stavebník Archeologickému ústavu AV ČR, v.v.i. nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území v předstihu záchranný archeologický výzkum.

Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje

Realizace záměru si vyžádá shodný zábor ZPF pro varianty V1 a V2 o rozloze 7,081 ha. Převážné množství z této plochy spadá do kategorie třídy ochrany III. až IV., pouze nepatrnou část tvoří půda s třídou ochrany II.

Z hlediska trvalého záboru půdy jsou obecně vhodnější obě varianty „T“, jejichž rozsah je srovnatelný, oproti variantám „V“. Také z hlediska dočasného záboru půdy jsou vhodnější varianty T, přičemž nejméně náročnou je varianta T2.

Z hlediska trvalého záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) jsou všechny posuzované varianty zhruba srovnatelné. Vyšší nároky na zábor má varianta V1 (3,094 ha). U varianty V2 je zábor o cca 0,219 ha nižší než u V1, a to ve výši cca 2,875 ha. Rozdíl mezi záborů u variant V1 a V2, T1 a T2 představuje realizace či nerealizace MÚK K Žižkovu. Bilance vstupů a výstupů v oblasti nakládání s ornici bude negativní. Předpokládá se její deficit v objemu od 17 423 m³ (T2) po 21 578 m³ (V1).

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

Za nejvýznamnější vliv vlastní stavby MO č. 0094 lze považovat vliv na obyvatelstvo, hlukovou a imisní situaci v předmětné oblasti. Menší významnost pak dokumentace konstatuje pro vliv na půdu, faunu, flóru a ekosystémy, estetickou kvalitu území, hmotný majetek a kulturní památky. Jako nevýznamný identifikuje dokumentace vliv na vodu, horninové prostředí a přírodní zdroje. Z hlediska vlivů na dopravu a rozvoj infrastruktury dojde k výraznému zlepšení oproti současnému stavu.

Z hlediska složek mimořádného významu (zdravotní rizika, hluková zátěž, imisní zatížení) byly zjištěny významné rozdíly mezi realizací a nerealizací navrženého záměru.

V případě hlukové zátěže aktivních variant s protihlukovými stěnami lze konstatovat, že v porovnání s variantou 2015 bez MO dojde v daném území s obytnou zástavbou k celkovému snížení imisí hluku ze silniční dopravy. Velký význam při snižování imisí hluku mají však až technicko - organizační opatření. Přes všechna prakticky realizovatelná protihluková opatření zůstane celkem 10 v současnosti obydlených domů, v jejichž venkovním chráněném prostoru budou překročeny limitní hlukové hodnoty bez korekce na starou zátěž. V tomto případě lze doporučit variantu T1 s optimalizovanou dopravou, která vykazuje nejnižší hlukovou zátěž.

V případě imisního zatížení dojde v porovnání s variantou bez MO k většímu zatížení okolního území. Po zprovoznění MO je nutno v jeho blízkosti očekávat překročení imisních limitů suspendovaných částic PM₁₀, lokálně pak může docházet i k překročení limitu pro hodinové koncentrace NO₂. 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 PM₁₀. V jeho případě dochází k překročení limitu v celém širším území nezávisle na existenci MO. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci optimalizačních opatření se sníží rozsah území překročení limitu oproti stavu bez výstavby.

Hluková a imisní zátěž obyvatel představuje určitá zdravotní rizika. Z hlediska zdravotních rizik lze konstatovat, že proti nulové variantě dochází v případě aktivních variant k mírnému snížení rizika hluku, ale významnému zvýšení rizika imisí, přičemž rozdíly mezi jednotlivými variantami V1, V2, T1 a T2 nelze hodnotit z hlediska zatížení ovzduší jako významné. K významnému zlepšení z pohledu zdravotních rizik vůči nulové variantě představuje až výhledový optimalizovaný stav. Kromě příznivého efektu na imisní situaci v okolí nové komunikace by měla opatření zahrnutá do optimalizovaného výhledového stavu zásadní vliv na snížení emisí z dopravy a souvisejícího zdravotního rizika na celém území vnitřní Prahy.

Z hlediska složek běžného významu dojde k mírně nepříznivému stavu v případě záboru půdy, subjektivního estetického hodnocení kvality území a demolice některých budov. K neutrálnímu hodnocení nebo mírnému zlepšení stavu za předpokladu realizace kompenzačních opatření dojde u ekosystémů, fauny, flóry, ÚSES, VKP a kulturních památek.

U složek hodnocených v daném případě jako méně důležité, dojde oproti současnému stavu spíše k redistribuci hmot a rozdíly oproti současnému stavu jsou hodnoceny spíše jako nevýznamné (voda, horninové prostředí a přírodní zdroje).

Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí lze konstatovat, že v porovnání se současným a výhledovým stavem bez MO a LS se předmětný záměr jeví jako přijatelný.

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 Nadřazeného komunikačního systému (dále jen „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 vyplývajícími 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:

Rozdíly mezi aktivními variantami V1, V2, T1 a T2 bez dopravně – organizačních a stavebně – technických opatření jsou z hlediska životního prostředí velmi malé. 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.

Z hlediska zátěže osob vyplývá pořadí hodnocených variant z hlediska imise hluku a z ovzduší v rozsahu celého zájmového území V1 – T1/V2 – T2, přičemž rozdíly mezi těmito variantami lze hodnotit jako nevýznamné. Bez ohledu na volbu varianty je tedy nutno se zaměřit především na dopravně – organizační a stavebně – technická opatření ke snížení

vlivů automobilové dopravy na imisní zatížení obyvatel žijících nejen v okolí MO, ale i v celém širším centru Prahy.

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 nejnejpříznivější 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 nejpríznivějším 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 nejpríznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr MO č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála byl posuzován ve čtyřech aktivních výhledových variantách technického řešení. 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.

Na základě výsledků provedených studií a z celkového hlediska lze jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby MO č. 0081 a stavby LS v kombinaci s variantou T1 stavby MO č. 0094 s optimalizačními opatřeními.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dopracované dokumentaci bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 19 vyjádření (8 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů, 4 vyjádření veřejnosti a 2 vyjádření podnikatelských subjektů).

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. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“

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:

Jednoznačnými kritérii pro výběr nejvhodnější varianty je hledisko životního prostředí a dopravně – technické hledisko. Vzhledem k tomu, že z dopravně technického hlediska je nejvhodnější variantou varianta T1, byl na tuto variantu aplikován soubor technicko – organizačních opatření. Výsledky posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí jednoznačně kvalifikují variantu T1-O (T1-optimalizovaná) jako nejvýhodnější. Tuto variantu lze proto doporučit k dalšímu sledování. U varianty T1 existuje možnost kombinace řešení MÚK K Žižkovu s variantou V1.

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 dokumentací 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. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“) byl posuzován ve čtyřech aktivních výhledových variantách technického řešení doplněné o jednu optimalizovanou variantu. 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 není vyloučena kombinace variant stavebního řešení ve vazbě na návrh a umístění MÚK K Žižkovu, Novovysočanská a 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 T1-optimalizované (T1-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.**

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.

- 3) **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. Opatření pro fázi přípravy

I.1 Územně plánovací, organizační a projektová opatření

- 4) Projednat změnu platného ÚP hl. m. Prahy
- 5) Neplánovat novou obytnou zástavbu v imisně a hlukově zatíženém území v bezprostřední blízkosti nových komunikací. V tomto smyslu prověřit a přehodnotit územní plán dotčeného území Městských částí Prahy 9 a 10.
- 6) V rámci detailního vyhodnocení a návrhu řešení u obytných domů s překročenými hlukovými limity v dalších stupních projektové přípravy provést individuální vyhodnocení a případné návrhy ke snížení expozice vnitřních obytných prostor i z hlediska imisní zátěže z dopravy.
- 7) Zpracovat plán organizace výstavby (dále jen „POV“) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby hlukem a emisemi, zpracovat odpovídající soubor technicko - organizačních opatření.
- 8) V rámci POV stanovit a projednat přepravní trasy k minimalizaci dopravní zátěže stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo. V maximální míře využívat trasu budované komunikace jako přepravní trasy a tyto trasy nesmí zasahovat do obydlených zón.
- 9) V rámci přepravních tras posoudit dopady na životní prostředí i v místech zdrojů a cílů této dopravy, resp. v místech případných překladišť.
- 10) Zpracovat podrobný inženýrsko - geologický, geotechnický a hydrogeologický průzkum. V rámci předběžného průzkumu sledovat zejména obsah arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.
- 11) Zpracovat projekt trhacích prací a projednat jej s Obvodním báňským úřadem pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského.
- 12) Zpracovat podrobnou hlukovou studii pro vybranou variantu se zahrnutím dopravy na jednotlivých větvích MÚK a hlukovou studii pro období výstavby.
- 13) Zpracovat podrobný projekt realizace protihlukových clon (dále jen „PHC“). Projekt výstavby PHC připravit tak, aby v důsledku jejich instalace nedocházelo ke kumulaci nečistot a prachu v prostoru vozovky.
- 14) V dalších stupních projektové dokumentace (dále jen „PD“) provést optimalizaci rozsahu navrhovaných PHC.
- 15) V dalších stupních PD vyhodnotit a optimalizovat rozsah protihlukových opatření v místech překročení hygienických limitů (viz tabulka 47 Akustické studie) tak, aby překročení bylo v rámci optimalizovaných protihlukových opatření minimalizováno.
- 16) Na základě upřesněných vstupních podkladů (technologie stavby, nasazení a typy stavebních mechanismů atd.) provést v dalších stupních PD aktualizaci pro posouzení hluku ze stavební činnosti.
- 17) Předložit orgánu ochrany veřejného zdraví návrh na stanovení 3D ochranného protihlukového pásma včetně stavební uzávěry a tento návrh předjednat s Hygienickou stanicí hlavního města Prahy (v rámci dokumentace pro územní řízení – dále jen „DÚR“).
- 18) 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 těchto objektů.

- 19) Zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro vybranou variantu pro období výstavby.
- 20) Zpracovat podrobný dendrologický průzkum pro vybranou variantu s ohodnocením dřevin v dalších stupních projektové přípravy.
- 21) Zpracovat projekt ozelenění a náhradní výsadby za použití druhů charakteristických pro danou oblast. V místech, kde je to technicky možné, navrhnout u povrchových úseků komunikace směrem k obytné zástavbě výsadbu izolační zeleně s protiprašnou funkcí, a to ve formě tříetážového porostu složeného z dřevin s vysokou schopností zachytu prachových částic. Projekt schválit orgány ochrany ovzduší.
- 22) Zpracovat Plán řízení ochrany životního prostředí při výstavbě, zejména z hlediska ochrany před hlukem a vibracemi, ochrany ovzduší, nakládání s chemickými látkami a odpady, havarijní připravenosti, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, dodržování pořádku a čistoty na stavbě.
- 23) Zpracovat Plán odpadového hospodářství při výstavbě.
- 24) V součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví prověřit řešení odvětrání tunelů a zajistit jejich optimalizaci tak, aby bylo zajištěno efektivní a účinné omezení emisí z portálů tunelových trub (kritéria pro spouštění větracího zařízení, kapacity vzduchotechniky, výstupní rychlost vzdušiny atd.).
- 25) Ve variantě T1 realizovat opatření ke snížení emisí NO_x a dořešení odvětrání severního portálu tunelu Malešice.
- 26) Před vlastním vypracováním dalšího stupně přípravné dokumentace (DÚR) prověřit podrobněji celý záměr (vybraná varianta, resp. kombinace předkládaných variant), porovnat a vyhodnotit ve variantách dopravně - organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení (zejména MÚK V Olšinách, Českobrodská, Novovysočanská, ale také Balabenka, U Kříže a Vychovatelna v případě staveb MO č. 0081 a LS) tak, aby byly podmínky individuální a veřejné, resp. motorové a bezmotorové dopravy vyrovnané, kvalitativně srovnatelné. Zajistit u výsledného řešení, sloužícího jako podklad pro DÚR, odpovídající kvalitu veřejného prostoru a podmínky bezmotorové, resp. cyklistické dopravy v souladu s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010.
- 27) Zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb MO a LS, využít k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy.
- 28) Koordinovat přípravu výstavby s dalšími stavbami NKS zejména s výstavbou stavby MO č. 0081, stavby LS a severní a severovýchodní částí SOKP.
- 29) Znovu prověřit větev V 7 tj. napojení ulice Rabakovské na Štěrboholskou radiálu (směr Štěrboholy) a zvážit její zařazení již do stavby MO č. 0094 na základě aktuální situace plánované zástavby území skladovými a výrobními areály v průmyslové zóně podél ulice Rabakovské a s tím spojeným nárůstem individuální automobilové a nákladní dopravy v této oblasti.
- 30) V další fázi projektové přípravy prověřit kapacitu křižovatkového prostoru Rabakovská – Průmyslová – Ke Kablu.
- 31) Zvážit možnost příčného pěšího propojení cca v km 0,6 - 0,7.
- 32) V dalších stupních projektové přípravy věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury městské krajiny. V detailním

návahu dořešit úpravy souběžných komunikací a uličních prostorů s prioritou pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu. V souladu s připravovanou koncepcí zohlednit návrh cyklistických tras.

- 33) Lávkou přes železniční kolejiště v Libni pro pěší a cyklisty pojmout jako nedílnou součást stavby MO.
- 34) V MÚK Českobrodská doplnit přímé pěší propojení vedené z Hrdlořez podél severní hrany ulice Českobrodské, MÚK Českobrodské k Jarovu.
- 35) Při dalším rozpracovávání PD a rovněž při výstavbě v prostoru bývalé malešické návsi zajistit, aby těsným vedením komunikace v blízkosti kaple sv. Václava, areálu zámečku a venkovské usedlosti (Tomsova 13, Praha 10) nedošlo k jejich narušení.
- 36) V územním řízení musí být prokázáno, že v době provozu MO a LS bude u všech obytných objektů splněn hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb 60/50 dB.
- 37) V další přípravě PD (urbanistická analýza, podrobná studie, DÚR, dokumentace pro stavební povolení – dále jen „DSP“) 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 Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „MHMP“) do rozhodování o konečném urbanistickém řešení lokalit zasažených výstavbou záměru.
- 38) 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.
- 39) Při závažných krocích při přípravě záměru, které předpokládají účast veřejnosti, informovat veřejnost aktivně (masovým) mediálním způsobem v dostatečném předstihu, aby příprava vyjádření neprobíhala v časové tísní.
- 40) 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.
- 41) 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 tak, aby nedošlo k přerušení nebo neúměrnému prodloužení stávajících pěších nebo cyklistických propojení v koridoru záměru; měl by být zvýšen komfort průchodu nebo bezmotorového průjezdu stávajícími MÚK, která budou v rámci přípravy záměru dotčena nebo která na záměr těsně navazují.
 - b) Zajistit, aby se nesnížil komfort stávajících bezmotorových křížení vznikem nebo zachováním ztracených spádů nebo schodišť a aby se nezhoršila sociální bezpečnost průchodu či průjezdu územním instalací neúměrně dlouhých, úzkých, tmavých nebo

- jinak odrazujících podchodů či průchodů. Je nezbytné zajistit, aby nedošlo k prodloužení 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 je třeba preferovat úrovněová křížení vhodná do prostoru městského parteru.
 - d) Řešení pro cyklistickou dopravu navrhnout v souladu s Usnesením Rady hl. m. 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 je zcela nezbytné vyloučit schodiště, místa vyžadující vedení kola a pokud možno i místa s nenormovanými návrhovými parametry. Navrhnout vhodná napojení cyklotras na místní uliční síť a na uliční síti zasažené záměry navrhnout vhodná integrační opatření pro cyklodopravu.
- 42) Provéřit přístupnost veškerých objektů v okolí záměru tak, aby byly i nadále přístupné jak pro pěší, tak cyklistickou dopravu.
- 43) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit a navrhnout vhodné návaznosti na veřejnou dopravu tak, aby bylo možné nabídnout motorizovaným uživatelům komfortní napojení na veřejnou dopravu, a aby bylo možné využívat 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, aby řešení tunelů 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.
- 44) Před zpracováním definitivní DÚR vyhotovit návrh (nebo návrhy) zklidnění komunikací, na kterých dojde ke snížení dopravní zátěže tak, aby bylo zabráněno opětovnému nárůstu dopravní zátěže na souběžných komunikacích. Návrhy zklidnění prezentovat místním obyvatelům, které vhodným způsobem zapojit do definice požadavků a charakterizace návrhu zklidnění.
- 45) V souladu s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 zpracovat do návrhu zklidnění odpovídající řešení pro cyklistickou dopravu.
- 46) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit možnost takového prostorového řešení křižovatky V Olšinách – Úvalská, které by nevyžadovalo demolice obytných budov V Olšinách 783/128 a V Olšinách 744/130.
- 47) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit možnost vedení tunelů v ose ulice Spojovací v poloze nad sebou, aby nebylo třeba demolice domů Spojovací 11, 13, 15, 17, případně domů v ulici Nad Libeňským nádražím.
- 48) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit zahájení raženého tunelu ve směru od jihu již pod Malešickým náměstím tak, aby nebyla třeba demolice obytného domu Malešické náměstí 52/2.

- 49) Před zpracováním definitivní DÚR dále prověřit možná řešení minimalizující demolice ostatních bytových i nebytových objektů, zejména tam, kde se tyto nenacházejí přímo v ose tělesa okruhu, ale například v prostoru rozpletů MÚK.
- 50) V DÚR zajistit pěší průchod pod železničním mostem Libeňského nádraží po obou stranách komunikace a zajistit zde průjezd cyklistů
- 51) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit od stávajícího návrhu prostorově a organizovaně i velmi odlišné varianty řešení křižovatky V Olšinách (až po křížení s Úvalskou), umožňující zejména:
- a) Zakončení městské třídy V Olšinách přímou návazností na terminál Depo Hostivař včetně vedení veřejné, pěší a cyklistické dopravy k terminálu v ose ulice V Olšinách.
 - b) Umístění parkoviště P+R při budoucím významném terminálu veřejné dopravy Depo Hostivař.
 - c) Umístění parkoviště K+R, případně zastávek veřejné dopravy přímo na tělese v okruhu v návaznosti na terminál Depo Hostivař, včetně pěších propojení.
 - d) Vyloučení demolice dvou domů na stávajícím konci ulice V Olšinách.
- 52) V DÚR prověřit takové provedení MÚK Českobrodská, které umožní stávající a budoucí funkční průchod pěší a průjezd cyklistické dopravy v koridoru Českobrodské ulice bez prostorové segregace jednotlivých druhů dopravy a dále umožní budoucí napojení Jarovské spojky včetně cyklistické dopravy.
- 53) V DÚR prověřit prostorově úspornější provedení křižovatky Černokostelecká, které současně umožní zachování co nejpřímějšího pěšího průchodu a cyklistického průjezdu v koridoru stávající ulice Dřevčické, a to jak ke smyčce tramvaje, tak směrem ke stanici metra Depo Hostivař.
- 54) V DÚR prověřit možnosti zachovat pěší průchod v existujícím koridoru od ulice Černokostelecké po ulici V Olšinách zhruba v poloze západního okraje tělesa okruhu (stávající chodník mezi průmyslovými areály).
- 55) V DÚR prověřit zachování stávajících průchodů lesoparkem od ulice Rabakovské přes těleso zkušební dráhy směrem k areálu dopravního podniku.
- 56) V DÚR stabilizovat vedení cyklistických propojení v okolí záměru (zejména cyklotrasy A43). S ohledem na spojení terminálu Depo Hostivař s oblastí sídliště Skalka a Malešického náměstí realizovat tato propojení co nejpřímějším způsobem, tj. přednostně v rámci území dotčeného výstavbou MO.
- 57) Před DÚR zahájit fázi studijního ověření citlivých lokalit pro celý komplex stavem MO a LS a zahrnout do ní 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) Davídkova - Vychovatelna, Čuprova a Balabenka, Na Žertvách - Kovanecká, prostup pod železniční tratí u ulice Spojovací, oblast MÚK Českobrodská, spojení v koridoru ulice Dřevčická a v prodloužení ulice V Olšinách 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 Matematicko - fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze.
- e) Lokalita Bulovka - zachování či zlepšení průchodu a průjezdu v ose ulic Davídkova - Bulovka na stezku podél Vltavy C6, včetně řešení křížení s ulicí Povltavská a Zenklova. V celé lokalitě Davídkova – Bulovka – Zenklova - Palmovka - zachování stávajících podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu.
- f) Lokalita Libeň - zachování, resp. vznik bezpečného a moderního napojení ulice Bulovka s pátevní 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 Rokytka a dále na Palmovku. Prostupnost zachovat i během stavby.
- i) Rozšíření propojení mezi cyklotrasou A2 a budovou Matematicko - fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze na východní straně křižovatky Povltavská x 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 nebylo nutné překonávat schody ani jiné obdobné překážky.
- l) Zachovat cyklistické propojení mezi ulicemi Bulovka a Davídkova a umožnit cyklistům průjezd v obou směrech.
- m) Vyřešit křížení cyklotrasy A26 s ulicí Čuprova tak, aby zde nebylo nutné 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 Davídkovy k tramvajové zastávce Bulovka.

I.2 Technická a kompenzační opatření

Povrchová a podzemní voda

- 58) Zpracovat havarijní plán pro případ úniku látek škodlivých vodám.
- 59) Stanovit a dva roky před zahájením stavby vybudovat síť monitorovacích hydrogeologických objektů do hloubky 10 m pod niveletu trasy tunelů. Sledovat kvantitativní popř. kvalitativní parametry podzemních vod na objektech monitorovacího systému a průběžně vyhodnocovat získávané údaje.
- 60) Provést záměry hladin podzemních vod, zpracovat hydrogeologický posudek, provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech.
- 61) V rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4x ročně 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, výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.
- 62) Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území – měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studny, zjištění způsobu využívání z důvodů zajištění jejich ochrany.
- 63) Provést podrobný hydrogeologický průzkum prameniště Slatinského potoka a VKP mokřady Triangl s cílem zjistit hydrologickou spojitost původního prameniště Slatinského potoka s mokřady Triangl.
- 64) V případě průkazné hydrologické spojitosti původního prameniště Slatinského potoka s mokřady Triangl realizovat revitalizaci prameniště Slatinského potoka a revitalizaci jeho toku včetně propojení s mokřady Triangl. Propustek pro napojení Slatinského potoka na původní prameniště na východní straně Rabakovské techniky vybavit pro migraci drobných živočichů a zejména obojživelníků (rámový propustek, který při běžných průtocích není v půdorysu zcela zatopen, vtokovou jímku řešit vhodně tak, aby se nestala nepřekonatelnou pastí pro drobné živočichy). Projekt revitalizace konzultovat s Českým svazem ochránců přírody vlastní část VKP a provádějícím zde revitalizační zásahy a se správcem vodního toku. V případě revitalizace postupovat podle ustanovení § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“).
- 65) Podrobně specifikovat systém odvodnění komunikace a projednat jej s příslušným správcem kanalizace.
- 66) Zpracovat manipulační řád pro jímku k odvodnění tunelu za provozu.
- 67) V dalších fázích projektové přípravy podrobněji specifikovat zacházení se srážkovými vodami a navrhnout použití lapolů při svedení srážkových vod do povrchových toků.
- 68) Pro realizaci podzemní části tunelů zařídit povolení k nakládání s vodami pro snižování hladiny podzemní vody dle vodního zákona.
- 69) Řešit vyváženost mezi účinností protihlukové ochrany a pohledovou a prostorovou přijatelností z hlediska jejich bariérového působení. Prostorové řešení a uspořádání křižovatek, parametry a řešení ramp přizpůsobit charakteru městského prostředí.
- 70) V předstihu před zahájením stavby MO 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.

- 71) V okolí Balabenky, v rámci realizace stavby MO č. 0081, provést pasportizaci oken u chráněných staveb. Obdobný pasport provést v dalším stupni PD po zpřesnění podkladů pro hluk z výstavby a aktualizaci výpočtů v ulici Spojovací v úseku mezi ulicemi Nad Libeňským nádražím a K Žižkovu a v obytných domech v ulici Nad Libeňským nádražím, kudy bude vedena trasa převozu zeminy na nádraží Libeň. Vzhledem k tomu, že v těchto místech může docházet během výstavby k překračování hygienického limitu, ověřit kvalitu oken a případně před zahájením stavby provést úpravy na fasádách orientovaných ke stavbě, tj. dotěsnění nebo výměna oken. Rozsah objektů, u kterých bude nutné provést pasportizaci oken, provést v dalším stupni PD.

Půda

- 72) Vymezit plochy pro zařízení staveniště a plochy pro deponie zemin tak, aby nenarušovaly ZPF.
- 73) Konkretizovat zábory ZPF a PUPFL a řešení konfliktů s ochrannými pásmy technické infrastruktury v dalších stupních PD na základě zaměření vybrané varianty v terénu.
- 74) Zpracovat Plán nakládání s ornici a zeminami.
- 75) Požádat orgán ochrany ZPF o vynětí pozemků náležejících k ZPF.
- 76) Provést podrobný pedologický průzkum a průzkum kontaminace orniční vrstvy ve vztahu k vyhlášce Ministerstva životního prostředí č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF.
- 77) Skrývky pro přípravu ploch realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdících druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu.
- 78) Zajistit důkladnou skrývku orniční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornici důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- 79) O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím (např. nepoužitá skrývka ke zpětné rekultivaci ploch a svahů tělesa komunikace), uložení, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy vést protokol (přehledný pracovní deník), v němž budou uvedeny všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin, a který bude k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF.

Fauna, flóra, ÚSES

- 80) Vymezit plochy pro zařízení staveniště a plochy pro deponie zemin tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES a do lesních porostů.
- 81) Zpracovat Plán řízení ochrany životního prostředí při výstavbě, zejména z hlediska ochrany přírody.
- 82) V rámci DÚR, resp. DSP provést podrobnou inventarizaci porostů přímo dotčených stavebními pracemi po zaměření se stanovením priorit ochrany a náhrady dřevin.
- 83) Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a realizaci náhradní výsadby.
- 84) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout a s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků ÚSES a VKP včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení.
- 85) Projekčně zajistit propojení biokoridoru L 4/257 ekomostem, vhodně upraveným pro pohyb živočichů (výsadbou stromů a keřů), možnost úkrytů (kameny, kmeny, odstíněné

pouliční osvětlení), oddělenou část pro pěší a výsadbu porostů koncipovat tak, aby navazovaly na obou stranách ekomostu na biokoridor.

- 86) V rámci kompenzačních opatření zpracovat návrh náhradních výsadeb (zalesnění) v rozloze odpovídající minimálně trvalému záboru PUPFL.
- 87) V okolí MÚK Štěrboholská, zejména na jejím jižním okraji v prostoru bývalého pole, dnes s nálety dřevin a převážně ruderálním bylinným patrem, založit lesní porost v návaznosti na interakční prvek I5/346, jako kompenzaci za zničenou část lesního porostu interakčního prvku I5/345 „Za dráhou“.
- 88) Zajistit vydání výjimky ze zákazů u ohrožených a silně ohrožených druhů živočichů příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

I.3 Optimalizační opatření

- 89) Projektově a legislativně připravit zřízení výkonového zpoplatnění komunikací - uvnitř MO pro automobilovou dopravu. Na zbylé ploše Prahy včetně MO zavedení mýta pro nákladní vozidla. Do projektu promítnout nutnost zatraktivnění Pražského okruhu oproti komunikacím uvnitř města vhodným nastavením poplatků na MO a Pražském okruhu, a to v úzké koordinaci a spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic České Republiky.
- 90) Projektově a legislativně připravit vyhlášení „nízkoemisních zón“, do nichž povolit vjezd pouze vozidlům splňujícím stanovené emisní normy, a to zóny EURO 4 uvnitř MO a zóny EURO 3 ve zbývajícím prostoru města až po Pražský okruh.
- 91) Projektově a legislativně připravit vyhlášení 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).
- 92) Připravit a projednat opatření pro řízení rychlosti a skladby vozidel, např. v případě špatných rozptylových podmínek nebo v noci.
- 93) Zpracovat projekt výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí. Navrhnout provozní zajištění úklidu (vysávání, kropení) navrhovaných povrchových úseků komunikací MO a LS v přiměřeném rozsahu.
- 94) Projektově připravit aplikaci nízkohlučných vozovek, především v úsecích, kde se počítá s vyšší rychlostí než 50 km/hod.
- 95) Zpracovat projekt výstavby protihlukových stěn v maximalizovaném rozsahu.
- 96) V součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví prověřit řešení odvětrání tunelů a zajistit jejich optimalizaci tak, aby bylo zajištěno efektivní a účinné omezení emisí z portálů tunelových trub (kritéria pro spouštění větracího zařízení, kapacity vzduchotechniky, výstupní rychlost vzdušiny atd.) – viz projektová opatření.
- 97) Optimalizační opatření dále specifikovat a upřesňovat tak, aby bylo možné docílit deklarovaných vývojových předpokladů poklesu dopravního zatížení.

I.4 Jiná opatření

- 98) Při výběru dodavatele stavby preferovat dodavatele garantujícího použití moderních stavebních mechanismů s nízkými hodnotami emisí (minimálně na úrovni Stage IIIA dle Směrnice 2004/26/EC, optimálně však na úrovni Stage IV) a hluku.

- 99) Do smluvních ujednání s dodavatelem stavby zahrnout požadavek zajištění konkrétně vyjmenovaných opatření k omezení emisí ze stavební činnosti, včetně smluvních sankcí. Seznam těchto opatření schválit příslušným orgánem ochrany ovzduší, tj. MHMP, odbor životního prostředí.
- 100) Podrobně stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu komunikace. Upřesnit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
- 101) Projednat využití nadbytečného výkopku nevyužitelného pro násypy a zpětné zásypy.
- 102) Provést podrobnou pasportizaci budov pro předpokládané demolice a budov v nadloží a okolí tunelů, stanovit vliv vibrací.
- 103) Návrh na výkup pozemků pro trvalý zábor stavby provést ve výkupovém elaborátu stavby v rámci DÚR.
- 104) V rámci stavebního řízení provést vykoupení pozemků a stavebních objektů určených k demolici. Jejich cenu stanovit na základě znaleckého posudku.
- 105) Projednat přeložky inženýrských sítí, přípojky a napojení na stávající inženýrské sítě s jejich správci.
- 106) Umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v dostatečném předstihu před zahájením stavby.
- 107) Vzhledem k prostorovým důvodům, vedení nivelety MO a přítomnosti inženýrských sítí (kanalizační stoky, kabelový kanál, významné vodovodní řady, apod.), nerealizovat tunely v bezprostředním okolí Malešického náměstí jako ražené. Projednat problematiku odstranění nadloží objektů v místech hloubených tunelů. V případě nemožnosti odstranění některého z těchto objektů, podmíněně objekt podejít ražbou za současného zajištění klenby pomocí trubkového pažení.
- 108) Před vydáním územního řízení předložit předběžný plán likvidace odpadů ze stavby.
- 109) V rámci předběžného průzkumu věnovat zvýšenou pozornost sledování arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.
- 110) Procesně ustanovit režim spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci MHMP, odboru městského investora, MHMP, odboru dopravy, Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, Technické správy komunikací hlavního města Prahy – Úseku dopravního inženýrství a Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi.
- 111) Průběžně informovat širokou veřejnost s možností zapracování případných požadavků před zahájením DÚR.

II. Opatření pro fázi výstavby

II.1 Technická opatření

Obecná opatření pro ochranu životního prostředí

- 112) 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.
- 113) Všechny pracovníky na stavbě před zahájením prací poučit o obecných zásadách a konkrétních opatřeních k minimalizaci vlivů výstavby na životní prostředí.
- 114) Před zahájením stavby provést pasportizaci zájmových objektů a po provedení ražeb jejich repasportizaci.

- 115) Ražbu provádět podle „Nové Rakouské Tunelovací Metody“ (NRTM) bez použití trhacích prací.
- 116) Ražbu provádět se zlepšením vlastností horninového prostředí před čelbou výrubu - například pomocí pažení a kotvení čelby výrubu, zlepšení pomocí injektáží apod. Vhodně zajistit tunelovou klenbu již v předstihu například pomocí trubkového pažení, tzv. metodou „pipe roof“.

Vlivy na obyvatelstvo (hluk, vibrace a emise)

- 117) S ohledem na dobu trvání výstavby zřídit pro občany informační centrum, kde je informovat o postupu výstavby.
- 118) Velmi hlučné práce oznámit občanům v nejbližším okolí předem (např. informačním letákem), případně domluvit a seznámit občany režimovými opatřeními typu klidových přestávek apod.
- 119) Všechna zařízení staveniště v blízkosti chráněných staveb opatřit plným oplocením minimální výšky 2 m. V oblasti Balabenky zřídit místo oplocení směrem k zástavbě PHC výšky přibližně 4 m. Výšku a rozsah upřesnit v dalším stupni PD.
- 120) V ulici Pelyňkové podél plotu rodinného domu č.e. 178 vybudovat provizorní PHC výšky 4 m a délky 60 m. Touto ulicí bude vedena mimostaveništní doprava z ulice Rabakovská na zařízení staveniště u opěr mostu přes železniční trať. Rozměry PHC upřesnit v dalším stupni PD.
- 121) Další PHC (délka cca 400 m a výška 4 m) po dobu výstavby umístit podél komunikace vedoucí na zařízení staveniště v prostoru budoucí MÚK V Olšinách. Jedná se o prodloužení ulice V Olšinách od křižovatky s ulicí Úvalskou. PHC zřídit podél plotu pozemků rodinných domů v ulici Mirošovické. Rozměry PHC upřesnit v dalším stupni PD.
- 122) Hlukem ze stavební činnosti může být ovlivněn i bytový dům o 20 NP u ulice Černokostecké. Tento objekt může být ovlivněn hlukem z výstavby MÚK Černokostecká. Ovlivnění tohoto objektu prověřit v dalším stupni PD.
- 123) V rámci zpřesnění podkladů po vybrání konkrétní varianty následně upřesnit, doplnit či rozšířit a optimalizovat protihluková opatření uvedená v akustické studii dokumentace (příloha H.2 Hluková studie).
- 124) Zajistit řádnou koordinaci a souběh prací pro minimalizaci vlivů na životní prostředí (minimalizace časových prodlev, chodu mechanismů naprázdno, trvání zemních prací apod.)
- 125) Omezit nebo vyloučit nahlučení stavební techniky do jednoho místa z důvodu zamezení vzniku kumulovaného zdroje znečišťování omezením souběhu strojů či jejich pracovní doby na 50 %, nebo nasazením strojů splňujících emisní normu na úrovni Stage IV dle směrnice 2004/26/EC.
- 126) Omezit povolenou rychlost na staveništi a mimo zpevněné vozovky.
- 127) Minimalizovat skladování a deponování prašných materiálů na stavbě.
- 128) Respektovat požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a zcela vyloučit stavební činnost v době od 21:00 do 7:00 hod. Stanovit pracovní dobu na stavbě mezi 8:00 a 18:00 hod., o víkendech provádět pouze méně hlučné práce.
- 129) Vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti a dbát na dobrý technický stav automobilů a stavebních strojů.

- 130) Při výstavbě upřednostnit použití moderní techniky s nízkými emisními parametry.
- 131) V případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí (zástěny, zkrápění prostoru stavby), zkrápět těžené a deponované materiály na stavbě.
- 132) V blízkosti chráněné zástavby nasazovat hlučné mechanismy a provádět hlučné stavební technologie a práce pouze v určené denní době, kterou je nutné oznámit obyvatelům okolních domů předem (např. informačním letákem) a neprovádět tyto práce o víkendech.
- 133) Používat stavební mechanismy se sníženou hlučností, příp. zajistit minimalizaci hlukové zátěže na chráněnou zástavbu dočasnými opatřeními.
- 134) Navržená protihluková opatření na jednotlivých chráněných objektech v období výstavby realizovat před zahájením hlučných prací na staveništi.
- 135) Minimalizovat znečištění vozovek mytím nákladních vozidel před výjezdem ze staveniště (oplachová rampa s recyklací mycí vody) a provádět kontrolu příjezdových komunikací. V případě potřeby zajistit čištění komunikací. Zaplachtovat vozidla převážející prašné a sypké materiály.
- 136) Pro sledování skutečného působení hluku a vibrací provést měření akustického tlaku v referenčních bodech podle hlukové studie a dalších chráněných prostorech staveb podle jejich situace vůči stavbě a vykonávané stavební činnosti.
- 137) Při případných odstřelech podloží zajistit odpovídající ochranu obytných objektů.
- 138) Instalovat vzduchotechnické systémy dle projektu schváleného příslušným orgánem ochrany ovzduší.
- 139) Vyloučit ulice Prosecká a Františka Kadlece z eventuálních přepravních tras pro přesuny zeminy a stavebních materiálů v průběhu výstavby.
- 140) V průběhu výstavby zachovat pro místní dopravu možnosti průjezdu v obou směrech Prosecká – Zenklova a Prosecká – Čuprova (vždy alespoň jedna možnost).

Povrchová a podzemní voda

- 141) Dle výsledků hydrogeologického průzkumu realizovat revitalizaci prameniště Slatinského potoka a revitalizaci jeho toku včetně propojení s mokřady Triangl.
- 142) Provádět hydrogeologický monitoring:
 - a) pokračovat v monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4x ročně,
 - b) 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 minimálně 1x ročně,
 - c) výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.
- 143) Plnění stavebních mechanismů pohonnými hmotami v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo technicky nebo organizačně obtížně realizovatelné.
- 144) Na staveništi minimalizovat skladování látek škodlivých vodám (pohonné hmoty, chemické látky a přípravky apod.).
- 145) Na staveništi neprovádět údržbu mechanismů, pod odstavená vozidla umísťovat úkapové vany.

- 146) Ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod, zakázat dle ustanovení § 39 odst. 9 vodního zákona mytí motorových vozidel nebo provozních mechanismů.
- 147) Nezbytné množství pohonných hmot skladovat a stáčet tak, aby nedošlo k jejich úniku.
- 148) Pro potlačení drenážního efektu tunelů omezit tento jev dokonalým provedením nepropustných konstrukcí tunelů a v případě odčerpávání neznečištěných drenážních vod zvolit jako recipient původní povodí.

Půda

- 149) 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. 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.
- 150) Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin.
- 151) Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, zařízení stavenišť a zrušených úseků stávajících komunikací, které budou přeloženy.
- 152) Pokud se zemina a hlušina stane odpadem, předložit při územním řízení návrh na úložiště tohoto odpadu.

Fauna, flóra, ÚSES

- 153) Kácení dřevin provést v době vegetačního klidu (listopad - březen) pouze na ploše trvalého záboru. Dřeviny, které nebudou káceny a rostou poblíž hranice trvalého záboru, ochránit po dobu výstavby bedněním.
- 154) V případě nálezu chráněných živočichů v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich záchranu a odborný transfer na vhodné lokality, postup konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
- 155) MÚK Štěrboholská bude stavěna v blízkosti VKP mokřady Triangl, které jsou z přírodního hlediska nejcennějším územím na trase. V průběhu výstavby zabránit jakémukoli negativnímu ovlivnění mokřadu a jeho nejbližšího okolí (stavební ruch, deponie skryvek, únik škodlivých látek, výstavbu provádět mimo období hnízdění ptáků).
- 156) Při kácení stromů v prostoru lesního celku I5/345 postupovat šetrným způsobem při co nejmenším zasažení okolních porostů (opatrřit okolní stromy bedněním nebo oplocením).
- 157) Zvláštní pozornost věnovat ochraně přírody v případě zásahu do cennějších částí přírody (VKP, ÚSES, lesní porost).
- 158) U nově vytvořených lesních průseků stabilizovat nově vzniklé okraje lesa rychle rostoucími druhy dřevin (bříza, jeřáb, osika, keře).
- 159) Těleso nové komunikace co nejrychleji osázet pestrou skladbou stromů a keřů v nepravidelném sponu tak, aby došlo v co nejkratší době k jejímu začlenění do krajiny, při použití především domácích druhů dřevin.
- 160) Provést výsadbu dle projektu ozelenění.
- 161) K výsadbám použít i vzrostlé solitérní stromy (listnaté stromy o obvodu alespoň 220 mm ve výšce 130 cm).

- 162) V co nejširší technicky dosažitelné míře kromě svahů násypů komunikace osázet i nejbližší okolí MO pásy izolační zeleně, především v okolí obytné zástavby.
- 163) Zajistit maximálně šetrný postup v době výstavby zabraňující zbytečné devastaci přírody - stavební činnost, zařízení staveniště a pohyb mechanismů přísně omezit pouze do předem vybraných vhodných tras a míst, které odsouhlasí příslušný orgán ochrany přírody a krajiny.
- 164) Návrh terénních úprav a parkové zeleně v prostoru rozsáhlé křižovatky MÚK Českobrodská nahradit úpravou bližší přírodnímu charakteru.
- 165) Vnitřní prostory MÚK Rybníčky terénně modelovat (zvýšit). Rozsáhlý zásah křižovatky Rybníčky do území kompenzovat v prostoru křižovatky i v okolních plochách zelení.

II.2 Kompenzační opatření

- 166) V rámci kompenzačních opatření provést náhradní výsadby (zalesnění) v rozloze odpovídající minimálně trvalému záboru PUPFL dle projektu ozelenění.
- 167) Kompenzovat případné prokázané škody způsobené stavební činností (např. poškození budov v souvislosti ražbou a hloubením tunelů, ostatními zemními pracemi apod.).
- 168) Zajistit výstavbu biokoridoru L 4/257 ekomostem vhodně upraveným pro pohyb živočichů (výsadbou stromů a keřů, možností úkrytů – kameny, kmeny, odstíněné pouliční osvětlení, oddělenou částí pro pěší), výsadbu porostů koncipovat tak, aby navazovaly na obou stranách ekomostu na biokoridor.

II.3 Optimalizační opatření

- 169) Vysadit izolační zeleň s protiprašnou funkcí.
- 170) Realizovat navržená protihluková opatření (PHC, výměny oken).
- 171) Realizovat pokládku „tichých“ povrchů ke snížení emisí hluku, a to především v úsecích, kde bude rychlost vozidel vyšší než 50 km/hod.

II.4 Jiná opatření

- 172) V předstihu seznámit obyvatele v okolí s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby.
- 173) Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby.
- 174) Stavební práce provádět podle POV.
- 175) Zajistit kontrolu dodržování Plánu ochrany životního prostředí při výstavbě.
- 176) Zajistit archeologický dozor při výstavbě.
- 177) Zajistit odborný inženýrsko - geologický dozor při výstavbě a v případě zjištěné kontaminace zajistit selektivní odtěžení materiálu a odstranění kontaminace způsobem odpovídajícím koncentracím znečišťujících látek.
- 178) Připravit veškerá regulační opatření tak, aby mohla být spuštěna současně se zprovozněním MO a LS.
- 179) Produkované odpady zařazovat podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů, ve znění pozdějších předpisů, shromažďovat, třídit, skladovat a evidovat 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.

- 180) Využitelné odpady recyklovat nebo jinak využít.
- 181) V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých při výstavbě (evidence odpadů) a doložit způsob jejich odstraňování.
- 182) V maximální možné míře využít výkopovou zeminu v rámci stavby.
- 183) Dbát na dobrý technický stav stavebních mechanismů a nákladních vozů.
- 184) Minimalizovat šíři pracovního pruhu stavby.
- 185) Provádět monitoring stability v nadloží tunelů.
- 186) Zajistit podrobnou plánovou a fotografickou dokumentaci objektu čp. 2 na severozápadní straně Malešického náměstí (bývalé návsi), který je určen k demolici.

III. Opatření pro fázi provozu

III.1 Technická opatření

Vlivy na obyvatelstvo (hluk, vibrace a emise)

- 187) Zajistit provoz odvětrání tunelů ve schváleném rozsahu, zejména zajistit spouštění větracího systému podle kritérií schválených příslušným orgánem ochrany ovzduší.
- 188) Pravidelně kontrolovat funkčnost vzduchotechnického systému.
- 189) 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 PM₁₀ a PM_{2,5}, NO₂, benzen, benzo(a)pyren a zajistit dlouhodobý provoz měřicí stanice.
- 190) Provádět monitoring hlukové zátěže v okolí stavby MO.
- 191) Provádět monitoring znečištění ovzduší v tunelech.

Povrchová a podzemní voda

- 192) Provádět kontrolní prohlídky odvodňovacích zařízení.
- 193) Provádět režimní měření podzemních vod v intervalu 2x ročně a analýzy podzemních vod na vybraných hydrogeologických objektech 1x ročně dle plánu monitoringu.
- 194) Pro zimní údržbu používat soli s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace půd v okolí rozšíření.
- 195) Pro celou trasu vedení komunikace zpracovat havarijný plán (havarijní plány úseků) pro realizaci okamžitých opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.

Fauna, flóra, ÚSES

- 196) Pravidelně provádět údržbu izolační zeleně a dalších zelených ploch a jejich zálivku podél vybrané varianty stavby MO.
- 197) Zajistit řádnou ochranu VKP mokřady Triangl i ve fázi provozu MO.

III.2 Optimalizační opatření

- 198) Zajistit nucené větrání tunelů.
- 199) Nejpozději v době zprovoznění realizovat systém zpoplatnění komunikací – uvnitř MO pro automobilovou dopravu, ve zbylé ploše Prahy včetně MO pro nákladní vozidla.
- 200) Zajistit zatraktivnění Pražského okruhu oproti komunikacím uvnitř města vhodným nastavením poplatků na MO a Pražském okruhu.

- 201) Nejpozději v době zprovoznění vyhlásit „nízkoemisní zóny“, do nichž bude povolen vjezd pouze vozidlům splňujícím stanovené emisní normy, a to zóny EURO 4 uvnitř MO a zóny EURO 3 ve zbývajícím prostoru města až po Pražský okruh.
- 202) Nejpozději v době zprovoznění realizovat systém 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).
- 203) Nejpozději v době zprovoznění zajistit provoz systému zpoplatnění, nízkoemisních zón a regulace tranzitní nákladní dopravy, tj. zejména zajistit důslednou kontrolu dodržování stanovených omezení.
- 204) Zajistit regulaci rychlosti jízdy na MO a LS tak, aby průměrná rychlost dopravního proudu nepřekročila 50 km.hod⁻¹.
- 205) Zajistit trvalé intenzivní čištění vozovek na celém MO, na LS a na části Vysočanské radiály až po tunelový úsek (včetně napojovacích úseků s MO) v rozsahu 2 x týdně formou samosběrného vozu s následným oplachem tlakovou vodou.
- 206) Zvážit další opravná opatření na zmírnění dopadů znečištění ovzduší vlivem dopravy na MO (další redukce dopravy, filtrace vypouštěného vzduchu z tunelů atd.)

III.3 Jiná opatření

- 207) Komunikace a veškerá technická zařízení udržovat v řádném technickém stavu.
- 208) S odpady nakládat v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství a navazujících vyhláškách.

IV. Opatření pro fázi ukončení záměru

- 209) 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. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ na životní prostředí

Obdrží:

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