

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

V Praze dne 11. 10. 2012
Č.j.: 54148/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. a ve znění zákona č. 163/2006 Sb. (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru:	Libeňská spojka – stavba č. 8313
Kapacita (rozsah) záměru:	Novostavba místní sběrné komunikace, obousměrně rozdělené, která je vedena v tunelu (délka cca 864 nebo 844 m, dle varianty) dvěma samostatnými tubusy. V obou směrech je navrženo vedení ve dvou jízdních pruzích a jednoho průběžného přípojného a odbočovacího pruhu bez odstavných pruhů. Návrhová rychlost je 50 km/h. Součástí záměru jsou dvě mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) v prostoru Vychovatelny a U Kříže tvořící přípojovací body záměru na navazující komunikace. Celková délka komunikace bude cca 1,35 km. Záměr je navržen invariantně se dvěma variantami napojení MÚK (Vychovatelna a U Kříže).
Umístění záměru:	kraj: Hlavní město Praha obec: Městská část Praha 8 k.ú.: Libeň
Obchodní firma oznamovatele:	Magistrát hlavního města Prahy, odbor městského investora
IČ současného oznamovatele:	00064581
Sídlo současného oznamovatele:	Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení:	RNDr. Přemysl Marek osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8985/1390/OHRV/93 s prodloužením autorizace č.j.: 34679/ENV/11
Datum předložení oznámení:	24. 7. 2006
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: Ing. Michaela Vrdlovcová
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 3155/484/OPV/93
s prodloužením autorizace č.j.: 45250/ENV/11

Datum předložení dopracované dokumentace: 13. 12. 2010

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

Datum předložení posudku: 8. 8. 2011

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

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 24. 7. 2006 bylo Magistrátu hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“) předloženo oznámení záměru.
- Dne 31. 7. 2006 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 14. 8. 2006 požádala městská část Praha 8 o prodloužení lhůty pro vyjádření z důvodu projednání v Radě Městské části Praha 8.
- Dne 3. 11. 2006 bylo MHMP ukončeno zjišťovací řízení vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že záměr má významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzován dle zákona.
- Dne 19. 6. 2008 byla MHMP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
- Dne 26. 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 7. 10. 2008 navrhl zpracovatel posudku vrátit dokumentaci k přepracování.
- Dne 10. 10. 2008 vrátil MHMP oznamovateli dokumentaci k přepracování.
- Dne 9. 2. 2009 si Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) vyhradilo proces posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí, jež prozatím zajišťoval MHMP.
- Dne 1. 4. 2009 byl MHMP předán veškerý spisový materiál k záměru na MŽP.
- 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 jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“ a realizaci stavby „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ v kombinaci s variantou T1 stavby „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ s optimalizačními opatřeními. Při dodržení podmínek uvedených dále je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě V1 – optimalizované (V1-O) posuzovaného záměru.

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 dopravy
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (nyní odbor životního prostředí)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

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

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

III. Hodnocení záměru

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

Za nejvýznamnější vliv posuzovaného záměru lze považovat vliv na obyvatelstvo, hlukovou a imisní situaci v předmětné oblasti. 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

Vysokou hlukovou zátěž okolí stavenišť lze očekávat v období výstavby v celém úseku stavby záměru „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ (dále jen „LS“), protože výstavba tunelových částí bude probíhat ve vytvořené rýze. Vlastní odtěžování prostoru probíhá pod ochranou stropní konstrukce a stěn tunelářským způsobem. Odtěžování bude probíhat od portálů a z míst stavebních jam umístěných mimo povrchové trasy nutné k obsluze území. Hluk bude průvodním jevem výstavby LS. Hluková zátěž způsobená výstavbou bude dočasného charakteru. Lze očekávat, že v několika úsecích, kde je obytná zástavba ve vzdálenosti pouze několika desítek metrů, bude hluk šířený ze stavby na hranici

hygienického limitu. Doprava stavebního materiálu, přeprava zeminy a demoličního materiálu se předpokládá ulicí Zenklovou (v trase navrhovaných komunikací) a po veřejných komunikacích. Pro omezení mimostaveništní dopravy na veřejných komunikacích se předpokládá využití lodní přepravy zejména rubaniny po Vltavě. Z provedených orientačních akustických výpočtů je patrné, že obtížná situace během výstavby bude v okolí všech tří stavenišť, tj. v prostoru za hostincem U Karla IV. vedle Zenklové ulice (1. staveniště), v prostoru parku a dvorního traktu mezi ulicemi Vosmíkových a Zenklovou (2. staveniště) a v prostoru náměstí Na Stráži (3. staveniště).

Vedení trasy LS převážně v tunelu je z hlediska ochrany před hlukem emitovaným provozem na nové komunikaci nejvhodnějším protihlukovým opatřením. Problematické je okolí obou MÚK, kde komunikace posuzovaného záměru vystupuje na terén a zejména některé rampy v prostoru MÚK Vychovatelna se přibližují k chráněné zástavbě. K největším změnám v akustické situaci oproti současnému stavu dochází po realizaci LS v prostoru u MÚK Vychovatelna. Ke zvýšení hluku dojde v ulici Na Vartě a Střížkovská, kde nelze z důvodů minimálního prostorového uspořádání komunikací a zástavby realizovat protihlukové clony. Ke snížení hluku naopak dojde v rozsáhlém území zahrnující okolí celých nebo částí ulice Zenklova a Vosmíkových z důvodů snížení dopravních zátěží na povrchových úsecích komunikace a převedením této dopravy na LS vedenou pod terénem. Kromě toho dojde v širším okolí k snížení intenzit automobilové dopravy a tím i hlučnosti v ulicích Spojovací, Českomoravská, Sokolovská, Prosecká a v okolí některých hlavních městských komunikací jako např. ulice V Holešovičkách a Argentinská.

Výstavbou souboru staveb „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“ a „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“ (dále souhrnně pro obě stavby jen „MO“) a LS včetně rozsáhlých protihlukových opatření v trase záměru stavby MO a vedení „LS“ v tunelu dojde v daném území po roce 2015 oproti stavu bez realizace souboru staveb MO a LS ke snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy. V okolí záměru LS bude s výjimkou 9 objektů dodržen v současné době požadovaný hygienický limit pro denní dobu 60 dB a pro noc 50 dB. Tyto objekty se nachází v oblasti Vychovatelny a dořešení jejich ochrany, případně alternativního majetkoprávního řešení bude předmětem řešení v dalším stupni projektové dokumentace.

Významné zlepšení situace z hlediska zatížení území hlukem z automobilové dopravy přináší přijetí **optimalizačních opatření** (viz varianta V1-O). Jedná se o soubor dopravně organizačních opatření v oblasti regulace dopravy a technicko - provozních opatření ke snížení hlučnosti a sekundární prašnosti z dopravy po MO a navazujících komunikacích. Kromě příznivého efektu na imisní situaci v okolí nových komunikací budou mít tato opatření především zásadní vliv na snížení emisí z dopravy a souvisejícího zdravotního rizika na celém území vnitřní Prahy.

Vliv záměru na znečištění ovzduší

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní prostor staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti z pohybu stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály. Dalším zdrojem znečištění budou pohyby nákladních aut po okolních komunikacích. Celkově lze označit vliv stavebních prací za relativně významný, bude však představovat pouze dočasné zhoršení stavu ovzduší. Vzhledem k umístění stavby uprostřed města je nutné při plánování stavby a výběru dodavatele preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry a omezovat prašnost ze stavební činnosti. Bude záležet především na technologické kázni a systému kontroly, zda se podaří výrazně snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí.

Po svém zprovoznění bude soubor staveb MO a LS působit v území jako nový zdroj znečišťování ovzduší. Z výsledků modelových výpočtů vyplynulo, že v případě jeho realizace (bez optimalizačních opatření) je nutno očekávat překročení imisních limitů u průměrných ročních a maximálních denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM₁₀. Z tohoto důvodu byla navržena optimalizační opatření (viz varianta V1-O), která povedou nejen k zásadní redukci imisních příspěvků MO a LS, ale i k celkovému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území celého města. Jedná se zejména o rozsáhlou regulaci dopravy v podobě dopravně - organizačních opatření (např. zpoplatnění jízdy a vymezení nízkoemisních zón, omezení nákladní dopravy aj.), která bude doprovázena opatřeními k omezení sekundární prašnosti na MO a navazujících komunikacích (např. čištění ulic, stěny, izolační zeleň). V případě uplatnění těchto opatření lze očekávat splnění všech imisních limitů, s výjimkou limitu pro 24hodinové hodnoty PM₁₀. K překračování tohoto limitu ale dochází v celém širším území města nezávisle na existenci staveb MO a LS. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci zmíněných opatření se však sníží rozsah území s překročením limitu oproti stavu bez výstavby. I v tomto případě tedy bude realizace záměru spolu s doprovodnými opatřeními představovat zlepšení situace. Návrh technického a dopravního řešení stavby LS ve svém optimalizovaném návrhu řešení je přínosem pro snížení vlivů automobilové dopravy na imisní zatížení obyvatel žijících nejen v zájmovém území v okolí stavby LS, ale především v celém území centrální Prahy. Podle výsledků rozptylové studie bude tímto souborem opatření zajištěno dodržení imisního limitu průměrné roční koncentrace PM₁₀ a krátkodobé maximální koncentrace NO₂ v obytné zástavbě v okolí nových komunikací. Kromě toho ovšem budou mít tato opatření zásadní vliv na snížení emisí z dopravy a souvisejícího zdravotního rizika na širokém území vnitřní Prahy. Posuzovaná stavba nebude mít vliv na klimatické charakteristiky oblasti.

Vliv záměru na veřejné zdraví

Zprovoznění posuzovaného záměru včetně souvisejících úseků 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.

Vlivy na přírodní složky životního prostředí - ekosystémy, flóru a faunu, krajinu, půdu, vodu

Posuzovaný záměr LS bude mít nároky na zábor půdy. Rozsah trvalého záboru zemědělského půdního fondu (cca 0,045 ha) bude minimální. V případě zemědělské půdy se jedná o zahrady s málo kvalitní půdou. V zájmovém území se nenacházejí zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V zájmovém území ani v jeho širším okolí se nenalézají lokality zařazené do soustavy Natura 2000. Stavba ani provoz LS nebude mít významný negativní vliv na faunu,

flóru a ekosystémy. Obecně lze také konstatovat, že vlivy na podzemní a povrchové vody, horninové prostředí a přírodní zdroje nebudou významné.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

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

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

Vlastní stavba záměru „Libeňská spojka - stavba č. 8313“ byla podrobně hodnocena v jedné základní trasové variantě (V1) a současně v podobě varianty řešení akceptující rozvíjející optimalizační opatření (V1-O) pro zajištění minimalizace vlivů záměru na životní prostředí, a to zejména z hlediska dodržení požadovaných hygienických limitů pro ochranu zdraví obyvatel.

Přijetím optimalizačních opatření v případě varianty V1-O dojde k významnému zlepšení situace z hlediska zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší z automobilové dopravy. Kromě příznivého efektu na imisní situaci v okolí nových komunikací budou mít tato opatření především zásadní vliv na snížení emisí z dopravy a souvisejícího zdravotního rizika na celém území vnitřní Prahy.

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, respektive 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 - Městského okruhu 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:

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých dokumentacích každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO 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 Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování 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 Městského okruhu, 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 (Libeňská spojka - stavba č. 8313) v jedné aktivní výhledové variantě technického řešení doplněné o její optimalizovaný stav. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) není zásadní.

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 Městského okruhu hl. m. Prahy.

Na základě výsledků provedených studií a z celkového hlediska lze jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby č. 0081 a stavby LS v kombinaci s variantou T1 stavby 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, 3 vyjádření veřejnosti, 2 vyjádření podnikatelských subjektů a vyjádření Univerzity Karlovy v Praze).

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 Šubrta
- 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. a ve znění zákona č. 163/2006 Sb., **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Libeňská spojka – stavba č. 8313“

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:

V případě stavby LS lze z hlediska hodnocení návrhu pouze jedné technické varianty a její optimalizované úpravy jednoznačně doporučit optimalizovaný návrh této varianty.

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 („Libeňská spojka - stavba č. 8313“) v jedné aktivní výhledové variantě technického řešení doplněné o její optimalizovaný stav. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) není zásadní.

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 V1-optimalizované (V1-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) **Městský okruh 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. Územně plánovací a organizační opatření

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

- 4) ÚPn schválený usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a s vyhláškou č. 32/1999 Sb., a koncept připravovaného ÚPn.

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

priorita 1. Snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy:

bod 1.1 Opatření k omezení počtu jízd automobilů

 - 1.1.1. Podpora kvality v hromadné dopravě
 - 1.1.2. Organizační opatření pro preferenci MHD
 - 1.1.3. Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města
 - 1.1.4. Časová organizace zásobování
 - 1.1.5. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech
 - 1.1.6. Podpora záchytných parkovišť P+R
 - 1.1.7. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy
 - 1.1.8. Podpora cyklistické dopravy
 - 1.1.9. Zřizování pěších zón a ostatních druhů zklidněných komunikací

bod 1.2 Opatření v dopravní infrastruktuře

 - 1.2.1. Výstavba kapacitní komunikační sítě

bod 1.3 Opatření k omezení měrných emisí vozidel

 - 1.3.1.2 Omezování emisí prachových částic z dopravy

II. Základní projektová opatření

- 7) Hodnocená trasa LS musí být a dle stanoviska MHMP, odboru stavebního je koncepčně v souladu s platným ÚPn - projednat změnu platného ÚP hl. m. Prahy.
- 8) V dalších stupních projektové dokumentace (dále jen „PD“) vypracovat záborový elaborát a upřesnit velikost záboru ploch.
- 9) Legislativně připravit a projektově zpracovat navrhovaná dopravně - organizační a technická opatření formulovaná ve stanovisku v rámci Optimalizačních opatření (tj. regulace automobilové dopravy, vyhlášení emisních zón, řízení rychlosti a skladby vozidel aj.).
- 10) Zpracovat detailní program monitorování navržených složek životního prostředí, který je v některých složkách (např. hluk) třeba konzultovat s Hygienickou stanicí Hlavního města Prahy (dále jen „HS HMP“).
- 11) Provést podrobný geologický a hydrogeologický průzkum zejména ve vztahu k návrhu tunelových staveb a stability stávajících domovních objektů, u kterých hrozí možné

- ovlivnění stavbou. Stanovit, příp. realizovat síť monitorovacích hydrogeologických objektů a provést záměry hladin podzemních vod, zpracovat hydrogeologický posudek.
- 12) Zpracovat podrobnou hlukovou studii se zahrnutím dopravy na jednotlivých větvích MÚK, vyhodnotit změny v akustické situaci v celé trase záměru.
 - 13) Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby.
 - 14) Zpracovat projekt realizace protihlukových stěn.
 - 15) Zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro období výstavby.
 - 16) Zpracovat projekt trhacích prací a projednat jej s Obvodním báňským úřadem pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského.
 - 17) Posoudit vliv proudových ventilátorů umístěných v tunelu - konečný návrh na akustickou situaci v okolí portálů tunelu.
 - 18) Při zpracování dalších stupňů PD koordinovat práce na hlukových studiích pro stavby Městského okruhu, LS a Vysočanské radiály.
 - 19) V případě, že nebude možné zajistit požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru stavby v době provozu, navrhnout jiná opatření a předložit ke kontrole HS HMP. Jde např. o změnu užívání stavby.
 - 20) V imisně a hlukově zatíženém území v bezprostřední blízkosti nových komunikací neplánovat novou obytnou zástavbu a v tomto smyslu prověřit a přehodnotit územní plán dotčeného území Městské části Praha 8.
 - 21) Provést pasportizaci bytových objektů z hlediska hlukové zátěže ve chráněném vnitřním prostoru, zpracovat projekt výměny oken na vybraných bytových objektech za okna s vyššími zvukovými izolačními vlastnostmi. Jedná se především o zástavbu v okolí MÚK Vychovatelna.
 - 22) Provést pasportizaci budov pro navrhované demolice a pasportizaci budov v nadloží a okolí tunelů se stanovením vlivu vibrací u těchto budov.
 - 23) V rámci dokumentace pro územní (stavební) řízení provést podrobnou inventarizaci porostů přímo dotčených stavebními pracemi po zaměření, se stanovením priorit ochrany a náhrady dřevin.
 - 24) Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení a realizaci náhradní výsadby.
 - 25) Vypracovat projekt sadových úprav a náhradní výsadby za vykácené porosty. Výsadby izolační zeleně realizovat na všech místech, kde dochází ke kontaktu povrchových částí komunikace s obytnou zástavbou a kde to je prostorově a technicky možné.
 - 26) Požádat orgán ochrany zemědělského půdního fondu o vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu.
 - 27) Projednat možné využití materiálu nadbytečného výkopku nevyužitelného pro násypy a zpětné zásypy pro účel jiných stavebních záměrů probíhající současně v daném území.
 - 28) Pro realizaci tunelu je nezbytné povolení k nakládání s vodami pro snižování hladiny podzemní vody dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
 - 29) Vymezit plochy pro zařízení stavenišť, plochy pro deponie zemin a příjezdové trasy s co nejšetrnějším vlivem na životní prostředí. Zařízení stavenišť 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.
- 30) Zpracovat zásady organizace výstavby s důrazem na minimalizaci negativních vlivů na přilehlou obytnou zástavbu hlukem, emisemi a prašností. V rámci těchto zásad stanovit a projednat přepravní trasy s požadavkem na maximálně možné trasování mimo obydlené zóny.
 - 31) Zpracovat PD dle kapitoly D.III. dokumentace - požární, havarijní a povodňový řád; bezpečnost a ochrana zdraví při práci a další.
 - 32) Připravit veškerá regulační opatření tak, aby mohla být spuštěna současně se zprovozněním MO a LS.
 - 33) V předstihu seznámit obyvatele v okolí s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby.
 - 34) Na vnějším ohrazení stavby uvést kontakt na zástupce zhotovitele stavby, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby.
 - 35) Koordinovat výstavbu s dalšími stavbami, zejména s výstavbou NKS ve všech etapách přípravy a realizace.
 - 36) V předstihu před zahájením stavby MO bude nezbytné 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.
 - 37) Provést detailní analýzu šíření vibrací z budovaného úseku na budovu Matematicko - fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze s reaktorem ve spolupráci s Univerzitou Karlovou a Státním úřadem pro jadernou bezpečnost po vybrání vhodné varianty k další projektové přípravě a v případě nutnosti navrhnout maximální technická opatření, která by eliminovala negativní vlivy z hlediska možného přenosu chvění na budovu s reaktorem.
 - 38) Procesně ustanovit režim spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci MHMP, odboru městského investora, MHMP, odboru dopravy, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy - Úsekem dopravního inženýrství a Komisí Rady HMP pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi.
 - 39) Průběžně informovat širokou veřejnost s možností zpracování případných požadavků do dokumentace pro územní řízení (dále jen „DÚR“) před zahájením územního řízení.
 - 40) Obecný charakter optimalizačních opatření uvedený v dokumentaci dále specifikovat či upřesňovat tak, aby bylo možné docílit deklarované vývojové předpoklady poklesu dopravního zatížení.
 - 41) Věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury městské krajiny v dalších stupních projektové přípravy.
 - 42) V územním řízení prokázat, že v době provozu MO a LS bude u všech obytných objektů splněn hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb pro denní dobu (60 dB) a noční dobu (50 dB).
 - 43) V další přípravě PD (urbanistická analýza, podrobná studie, DÚR, dokumentace pro stavební povolení) zajistit transparentní průběh, dlouhodobou minimalizaci negativního vlivu záměru na životní prostředí a urbanismus města, realizaci jmenovaných záměrů v podmínkách maximálního dosažitelného konsensu, průběh realizace záměru s minimem dodatečně vzniklých požadavků, omezení víceprací

a dodatečného navyšování nákladů na realizaci záměru, průběžné informování široké veřejnosti o vývoji projekčních prací a maximální zapojení zainteresovaných osob, organizací a jednotlivých složek MHMP do rozhodování o konečném urbanistickém řešení lokalit zasažených výstavbou záměru.

- 44) Jako základní podklad pro další přípravu ve spolupráci s veřejností doporučujeme 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 zpracovávat, na základě tohoto podkladu poté následně přistoupit k prověřování podrobnějších variant konceptu a následně návrhu.
- 45) Při závažných krocích při přípravě záměru, které předpokládají účast veřejnosti, se doporučuje veřejnost aktivně informovat (masovým) mediálním způsobem v dostatečném předstihu, aby příprava vyjádření neprobíhala v časové tísní.
- 46) 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.
- 47) 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 HMP 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.
- 48) Provéřit přístupnost veškerých objektů v okolí záměru tak, aby byly i nadále přístupné jak pro pěší, tak cyklistickou dopravu.
- 49) 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.
- 50) 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. Ti by měli být vhodným způsobem zapojeni do definice požadavků a charakterizace návrhu zklidnění.
- 51) V souladu s Usnesením Rady HMP č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 zapracovat do návrhu zklidnění odpovídající řešení pro cyklistickou dopravu.
- 52) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit od stávajícího návrhu prostorově a organizovaně i velmi odlišné varianty řešení křižovatky Vychovatelna, a to včetně v současnosti existující části, zajišťující zejména:
- a) Nejprímější průchod pěších z ulice Davídkova k náměstí Na Stráži a tramvajové zastávce Bulovka; zajištění obousměrného průjezdu cyklistů v tomto koridoru.
 - b) Nejprímější napojení tramvajové zastávky Bulovka a přístupové cesty do areálu nemocnice.
 - c) Zlepšení kvality pěšího průchodu podél ulice Zenklovy, pokud možno formou obnovení pěších průchodů v uliční úrovni.
 - d) Nezavlékání dopravy z větví tunelu Libeňské spojky do v současnosti zklidněných úseků ulic Bulovka a Střížkovská.
 - e) Komfortní vedení cyklistické dopravy jak ve směru páteřní cyklotrasy A27 (Bulovka - Střelničná), tak v koridoru ulice Zenklovy a v napojení ulice Davídkovy, s vyloučením úseků s vedením kola nebo schodišť.
- 53) Před zapracováním definitivní DÚR prověřit vedení tunelu LS v horní části pod ulicí Zenklovou tak, aby nedocházelo k demolicím v bloku mezi ulicí Zenklovou a Vosmíkových.
- 54) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit prostorově úspornější provedení křižovatky U Kříže, které nebude vyžadovat demolice zbývajících domů v ulicích Srbova a Hejtmánkova a které zajistí komfortní vedení pěší a cyklistické dopravy v uliční síti, včetně napojení na pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky, nabídne maximální obnovu původní uliční sítě a vytvoří podmínky pro dostavbu území mezi ulicemi Zenklovou a Františka Kadlece způsobem odpovídajícím těsné návaznosti na historickou zástavbu z konce 19. století.
- 55) 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 bude nutné 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 - zachovat stávající podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu.
- f) Lokalita Libeň - zachování, resp. vznik bezpečného a moderního napojení ulice Bulovka s páteřní cyklotrasou A2 (tedy nikoli řešení v podobě podchodu se schodištěm).
- g) Provéřit možnost vedení obou směrů LS v prostoru křižovatky U Kříže pod úrovní kruhového objezdu a ulice Prosecké. Při nutnosti vedení jednoho ze směrů nad úrovní kruhového objezdu a ulice Prosecká zvážit vedení v tubusu až do místa připojení na MO.
- h) Zachovat prostupnost pro pěší z ulice Prosecká do ulice Zenklova, zejména k zastávkám tramvají. Prostupnost zachovat i během stavby. Zachovat prostupnost pro pěší a pro cyklisty z ulice Prosecká do parku v údolí 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 ulic 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 (například 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.

III. Technická opatření

III.1 Obecná opatření ochrany životního prostředí

Období přípravy a realizace stavby

- 56) Dodavatel musí mít k dispozici vhodnou stavební a dopravní techniku. Veškerou techniku udržovat v odpovídajícím technickém stavu, aby nedocházelo k zatěžování okolí stavby nadměrných hlukem a emisemi (minimálně na úrovni Stage IIIA dle Směrnice 2004/26/EC, optimálně však na úrovni Stage IV) a nedocházelo k úniku maziv, paliva či hydraulických olejů, které by mohly způsobit ekologické havárie.
- 57) Odpovědní pracovníci musí v průběhu přípravy a realizace stavby dbát na plnění všech opatření k ochraně životního prostředí. Do smluvních ujednání s dodavatelem stavby zahrnout požadavek zajištění konkrétně vyjmenovaných opatření k omezení emisí ze stavební činnosti, včetně smluvních sankcí.
- 58) Musí být zajištěna řádná koordinace a souběh prací, aby nedocházelo ke zbytečnému poškozování životního prostředí (minimalizace časových prodlev, minimalizace běhu mechanismů naprázdno, provádění hlučných prací pouze ve vymezené době, minimalizace trvání zemních prací a zkrácení období se zvýšenou prašností, apod.).
- 59) Všichni pracovníci na stavbě musí být před zahájením prací obecně i konkrétně poučeni, jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování životního prostředí (například při používání dopravních prostředků apod.).
- 60) Navrhnout a projednat technicko - organizační opatření a optimální harmonogram prací včetně nasazení stavebních a dopravních mechanismů. Stavbu provádět po úsecích podle schváleného harmonogramu stavby, který bude součástí dokumentace zásad organizace výstavby (dále jen „ZOV“). Cílem je eliminovat a minimalizovat potenciální vlivy stavební činnosti na kvalitu životního prostředí, zejména za účelem omezení hluku a prašnosti ze stavby a ze staveništní dopravy (včetně přenosu prachu na veřejné komunikace).
- 61) Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích, a tím i celkové trvání výstavby.
- 62) V návrhu ZOV je třeba dále řádně zvolit a v rámci stavební přípravy projednat přepravní trasy, umístění ploch stavebních dvorů a manipulačních a skladových ploch.
- 63) V případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí (zástěny, skrápění prostoru stavby apod.).
- 64) Zajistit důkladnou očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.

- 65) Sypký odpad ze stavby a dovážené sypké stavební materiály na korbách automobilů zakrývat plachtami.
- 66) Zajistit průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací.
- 67) Převážba zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Minimalizovat dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo. Přepravní trasy v maximální míře využívat v trase budované komunikace.
- 68) Stávající veřejné komunikace ovlivněné stavbou po jejím dokončení opravit a uvést do původního stavu.
- 69) Přeložky stávajících veřejných i neveřejných komunikací a výluky dopravy časově i rozsahově minimalizovat.
- 70) Po dobu výstavby zajistit bezproblémový provoz veřejné dopravy a dostupnost všech území dotčených stavbou pro vozy lékařské záchranné služby, hasičů a policie. Dále zajistit přístup k jednotlivým obytným domům.
- 71) V rámci stavby i ve styku s veřejností dodržovat všechna technická bezpečnostní opatření (dopravní značení, výstražná značení, osvětlení objektů, mechanické zábrany atd.).

Období provozu

- 72) Komunikace provozovat v souladu s provozním řádem a obecně závaznými předpisy.
- 73) Pro celou trasu komunikace musí být zpracován havarijný plán pro realizaci okamžitých opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku škodlivých látek.
- 74) Komunikace a veškerá její zařízení (záchytné jímky, kanalizace, vzduchotechnika propustky, zeleň, dopravní značení aj.) udržovat v řádném technickém stavu a provádět jejich pravidelnou kontrolu na základě provozních řádů těchto objektů.
- 75) Veškeré závady na komunikaci a jejím zařízení včas opravit a zajistit soustavnou celoroční údržbu.
- 76) Na povrchových úsecích provádět pravidelné čištění komunikací, aby byla zachována funkčnost tichých povrchů.
- 77) V průběhu zimní údržby dbát na minimalizaci negativních vlivů chemických látek používaných k posypu vozovky.
- 78) Ve vybrané lokalitě u obytné zástavby v místě přiblížení MO a LS (např. MÚK Vychovatelna) 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.
- 79) Provádět režimní měření podzemních vod na vybraných hydrogeologických objektech.

III.2 Nakládání s odpady

Období přípravy a realizace stavby

- 80) Během výstavby zabránit směšování nebezpečných odpadů společně s odpady charakteru „ostatní“. Toho dosáhnout zejména tím, že se vytvoří podmínky pro jejich oddělené shromažďování a odvoz. Staveniště proto vybavit dostatečným počtem sběrných nádob a kontejnerů, které musí být pravidelně vyprazdňovány.
- 81) V průběhu stavby není uvažována separace odpadů v plném slova smyslu. Odděleně bude ukládán směsný komunální odpad, nebezpečný odpad podle původu a skupenství, odpad ze stavebního dřeva, kovový odpad, stavební suť, asphalt a eventuálně další druhy.

- 82) Využitelné odpady (kovy, dřevo) a vratné obaly recyklovat nebo využít.
- 83) Nebezpečné odpady (hadry z běžného čištění mechanismů nasycené olejem nebo mazadly, plechovky se zbytky maziv nebo barev atd.) shromažďovat do zvláště označených nádob zabezpečených proti neoprávněné manipulaci s odpady.
- 84) Nevyužitelné odpady kategorie ostatní uložit na skládkách odpovídajících jejich zařazení dle katalogu odpadů. Nebezpečné odpady odstranit odbornou firmou oprávněnou k nakládání s těmito odpady nebo uložením na odpovídající zabezpečenou skládku.
- 85) Objem odpadu v podobě vytěžené zeminy omezit jejím dalším využitím.
- 86) Vyřešit problematiku odstranění odpadu z demolice čerpací stanice pohonných hmot (SHELL) a případnou dekontaminaci zeminy v dalším stupni PD.
- 87) Produkované odpady zařazovat podle Katalogu odpadů; shromažďovat, třídít, skladovat a evidovat je podle druhů a průběžně předávat osobě oprávněné k nakládání s odpady. U odpadů (zejména u výkopových zemin v blízkosti komunikace) kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Využitelné odpady recyklovat nebo jinak využít.

Období provozu

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

III.3 Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

Období přípravy a realizace stavby

Opatření ke snížení hluku a vibrací

- 90) V okolí stavenišť 1 - 3 (ulice Hejtmánkova, Prosecká, Vosmíkových, náměstí Na Stráži) provést pasport oken u chráněných staveb. 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 vyměnění oken. Rozsah objektů, u kterých bude nutné provést pasportizaci oken, stanovit v dalším stupni PD.
- 91) Po výběru dodavatele stavby, musí dodavatel zajistit vypracování hlukové studie pro období výstavby na základě použitého strojového parku a přesného harmonogramu prací a pro nejhluchnější fáze výstavby, nebude-li možné dodržet požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru, musí dodavatel požádat HS HMP podle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, o časově omezené povolení.
- 92) Před zahájením stavebních prací provést pasportizaci všech nadzemních a podzemních objektů, které mohou být dotčeny otřesy a vibracemi při realizaci díla, ale i při jeho provozování.
- 93) Osadit síť nivelačních bodů a navrhnout četnost geodetických přesných měření, z nichž by vyplynuly případné deformace povrchu zájmového území.

- 94) Provést inženýrsko - geologické průzkumy jednotlivých celků doplněné o další nedestruktivní metody průzkumu (zejména geofyzikální, polní a laboratorní zkoušky pro ověření fyzikálně - mechanických vlastností zemin a hornin in situ a v laboratorních podmínkách).
- 95) Na základě podrobnějších technických řešení provést zpřesňující návrh protihlukových clon s ověřením možnosti jejich realizace na větvích MÚK.
- 96) V krajním případě, pokud nebude možné zajistit v chráněném venkovním prostoru staveb hygienické limity v souladu s platnou legislativou, provést změnu funkce objektu z bytové na nebytovou, čímž odpadne posuzování nočních (přísnějších) hladin akustického tlaku a dále se ve většině případů sníží i požadavky na hluk uvnitř místnosti s její novou funkcí (ve skutečnosti i ve smyslu hygienických předpisů). Bezvýhodné situace řešit výkupem objektů a jejich demolicí.
- 97) Všechna zařízení staveniště v blízkosti chráněných staveb opatřit plným oplocením minimální výšky 3 m. U staveniště 1 U Kříže bude místo oplocení směrem k zástavbě v ulici Hejtmánkově zřízena protihluková clona výšky přibližně 4 m. Výška bude upřesněna v dalším stupni PD.
- 98) Přebytkovou zeminu převážet nákladními auty ze staveniště 1 a staveniště 2 ulicí Povltavskou do provizorního přístavu a odtud loděmi. Zeminu nepřepřavovat komunikací V Holešovičkách. Ze staveniště 3 a eventuálně i staveniště 2 přepravovat přebytkovou zeminu po Prosecké radiále a dálnici D8 na určenou deponii severně od Prahy.
- 99) Pro dopravu časově nestálých materiálů využít v nezbytném minimálním rozsahu automobilovou dopravu. Jedná se asi o 20 až 30 vozidel během pracovního dne, tj. 2 vozidla za hodinu. Tato vozidla by využívala nadřazenou komunikační síť, především Proseckou radiálu napojením na dálnici D8 nebo průmyslový polookruh.
- 100) Beton dopravovat z nejbližších betonáren např. v Troji nebo na Rohanském ostrově ulicemi Argentinská a Povltavská na staveniště 1 a případně 2 (dle možností). Na staveniště 3 a staveniště 2 dovážet beton ze severu Prahy po Prosecké radiále na ulici Zenklovu do prostoru Náměstí Na Stráži.
- 101) Neprovádět stavební práce v období mezi 21:00 až 7:00.
- 102) Velmi hlučné práce (např. vrtání pilot) provádět v době mezi 8:00 až 17:00. V blízkosti chráněných staveb dělat při těchto pracích po 4 hodinách přestávky, aby bylo možné v objektech vyvětrat. Velmi hlučné práce na staveništi oznámit obyvatelům okolních domů předem (např. informačním letákem) a neprovádět tyto práce o víkendech.
- 103) Pracovní doba na stavbě se uvažuje od 7:00 do 18:00. Práce ve venkovním prostoru před 7:00 a po 21:00 zhodnotit výpočtem i pro dokončovací práce.
- 104) Ražba tunelu nelze přerušit, proto v době mezi 21:00 - 7:00 nevyvážet zeminu z tunelu, ale shromažďovat ji před ústím tunelu (v tubusu). Vyvážet pouze v denní době mezi 7:00 - 21:00.
- 105) Neprovádět hlučné práce o víkendech.
- 106) S ohledem na dobu trvání výstavby zřídit pro občany informační centrum, kde budou občané informováni o postupu výstavby.
- 107) Na stavbě využívat v maximální možné míře stavební mechanismy se sníženou hlučností.
- 108) Používanou dopravní techniku udržovat v řádném technickém stavu.

- 109) Hlučné mechanismy nebo technologie využívat pouze ve stanovené denní době a v rozsahu a délce nasazení, který bude schválen HS HMP na základě předložené hlukové studie pro období výstavby.
- 110) Navržená protihluková opatření na jednotlivých chráněných objektech realizovat před zahájením hlučných prací na staveništi.
- 111) Hlukovou situaci monitorovat měřením ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru dle pokynů HS HMP.
- 112) Negativní vlivy vibrací během výstavby, způsobené především pohybem a činností nákladních aut, zemních strojů a další techniky, omezit tak, aby dopad na okolní zástavbu byl co nejmenší. Omezit dopad vhodnou volbou přepravních tras, vhodným časovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. Rozvoz zeminy řešit pokud možno po trase, aby nedocházelo ke zbytečnému používání silnic a obtěžování obyvatel v obcích. Pro dovoz stavebního materiálu stanovit přepravní trasy. Komunikace porušené v důsledku nadměrného opotřebování opravit nejméně na kvalitu před zahájením výstavby.
- 113) Všechny tyto připomínky musí být zohledněny v dokumentaci ZOV, kterou zpracuje dodavatel stavebních prací před zahájením stavby. Součástí tohoto projektu musí být hluková studie pro hluk ze stavební činnosti, včetně hodnocení přepravních tras z hlediska hluku.
- 114) Vyloučit ulice Prosecká a Františka Kadlece z eventálních přepravních tras pro přesuny zeminy a stavebních materiálů v průběhu výstavby.
- 115) V průběhu výstavby zachovat pro místní dopravu možnosti průjezdu v obou směrech Prosecká - Zenklova a Prosecká - Čuprova (vždy alespoň jedna možnost).

Opatření proti emisím do ovzduší

- 116) V případě řešení tunelových objektů dořešit odvětrání tunelů tak, aby byl omezen nárůst koncentrací v prostoru vysokých škol, ale aby současně nedocházelo k zasahování domů nepřijatelně vysokými imisními příspěvky z objektu výdechu.
- 117) Dořešit odvětrávání tunelu tak, aby nebyla zasažena oblast nemocnice Na Bulovce a její okolí.
- 118) Používanou dopravní techniku udržovat v řádném technickém stavu.
- 119) Minimalizovat prostoje mechanismů a běh naprázdno.
- 120) Optimalizovat přepravu materiálu tak, aby se zamezilo zbytečným pojezdům těžkých nákladních aut.
- 121) Omezit skladování a deponování prašných materiálů na technologické minimum.
- 122) Snižit povolenou rychlost v areálu výstavby a mimo zpevněné vozovky.
- 123) V případě zvýšené prašnosti při suchém počasí provádět kropení komunikací v areálu stavby a případně také míst provádění zemních prací blízko obytných budov, nemocnice, budov škol apod.
- 124) S ohledem na počasí pravidelně provádět kontrolu zpevněných příjezdových komunikací v nejbližším okolí stavby. V případě potřeby provést jejich zvlhčení nebo mytí kropicím vozem.
- 125) Sypký odpad ze stavby na korbách nákladních automobilů kropit vodou nebo zakrýt plachtami, zakrývat i dovážené sypké stavební materiály.

- 126) V případě nebezpečí znečištění vozovek blátem ze staveniště znečištěná vozidla zbavit nečistot před vjezdem na veřejné komunikace.
- 127) Provádět manuální čištění dopravních prostředků a mechanismů opouštějící areál stavby. V případě účelnosti a potřeby provádět mytí vozidel a mechanismů na vybudovaných mycích plochách nebo oklepových rampách.
- 128) S ohledem na situaci v areálu stavby provádět pravidelnou kontrolu veřejných komunikací v blízkosti stavby. V případě potřeby provádět manuální čištění komunikací znečištěných činnostmi stavby a případně jejich mytí kropicím vozem.

Období provozu

Opatření ke snížení účinků hluku a vibrací

- 129) Z hlediska zdrojů hluku sledovat možnost co největšího možného omezení osobní dopravy a odklonění nákladní dopravy, zejména z centrálních a hustě obydlených částí města. V této souvislosti je třeba zejména zdůraznit význam dokončení SOKP, kterým bude z města vyloučena tranzitní doprava.
- 130) Ze strany hygienické služby, stavebních úřadů a dalších orgánů kontrolovat dodržování předepsaných indexů neprůzvučnosti fasádního pláště u nově povolovaných a kolaudovaných staveb v závislosti na hodnotě ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,t}$ v chráněném venkovním prostoru staveb dle normy ČSN 73 0532, která je závazná. Účelem je zabezpečení vyhovující akustickému klimatu uvnitř místností i v hlukově exponovaných územích.
- 131) Výdechy větrání tunelů opatřit tlumiči tak, aby hluk nepřekročil požadované hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb.
- 132) Současný stav návrhu protihlukových clon je maximální a jeho dalšími úpravami již nelze dosáhnout významného snížení imise hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. Návrh předpokládá akusticky odrazivé clony, protože se zde nevyskytují lokality, kdy by hrozil přímý odraz hluku od clony do chráněného venkovního prostoru staveb. Případný pohltivý povrch clon by v daných situacích znamenal snížení hluku proti vypočteným hodnotám pouze do 1 dB. Vzhledem k výškám a tvaru většiny navržených clon by byla realizace pohltivých clon velmi náročná a nákladná, čemuž neodpovídá přídavné snížení hluku.
- 133) Realizaci navržených protihlukových clon prověřit v DÚR. Rozsah těchto clon je rovněž závislý na postupu realizace celého souboru staveb MO. Návrh rozsahu clon je součástí kapitoly B.III.4.1 Hluk (str. 67 dokumentace), popř. součástí samostatné přílohy H.2. dokumentace záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“.
- 134) Další možná opatření ke snížení celkového hlukového zatížení území nebo alespoň omezení jeho vlivu na obyvatele zde žijící jsou:
 - a) snížení intenzity automobilového provozu zavedením plošné regulace automobilové dopravy ve městě a omezení nákladní dopravy;
 - b) omezení rychlosti provozu na komunikacích MO;
 - c) nízkohlučné povrchy nových komunikací (např. nové typy betonových vozovek, použitím gumoasfaltu nebo jiného jemnozrnného povrchu) s možným snížením hlučnosti nejméně o 1,5 dB (viz evropský výzkumný projekt SILENCE);
 - d) možnost realizace oken s vyššími zvukově izolačními parametry, představených fasád u domovních objektů;

- e) změnu užívání některých bytových objektů na objekty nebytové, případně jejich demolice;
 - f) pro snížení celkového hlukového zatížení zájmového území se doporučuje vedle hluku z automobilového provozu řešit také hlukové zatížení, jehož zdrojem je provoz kolejové dopravy (tramvaje městské hromadné dopravy, vlaky Českých drah) v posuzovaném území.
- 135) I přes velký rozsah navržených protihlukových opatření se v této fázi přípravy záměru nepodařilo prokázat ochranu všech stávajících objektů a splnění hygienických limitů v některých silně exponovaných lokalitách zejména v době noční (tabulka 33 Hlukové studie - příloha H.2 dokumentace). Vzhledem k tomu prověřit ve všech těchto objektech kvalitu stávajících oken. V případě nevyhovujících akustických vlastností oken vyměnit stávající okna za okna s vyššími zvukově izolačními parametry.
- 136) Dle platné legislativy v oblasti ochrany zdraví dodržet hygienické limity v chráněném venkovním i v chráněném vnitřním prostoru stavby. V případě, že nelze dodržet hygienický limit v chráněném venkovním prostoru z důvodů technických apod., požádat příslušnou krajskou hygienickou stanici o časově omezenou výjimku dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů na chráněný venkovní prostor, ale hygienický limit v chráněném vnitřním prostoru musí být dodržen.
- 137) Ze strany hygienické služby, stavebních úřadů a dalších orgánů je třeba kontrolovat dodržování předepsaných indexů neprůzvučnosti fasádního pláště u nově povolovaných a kolaudovaných staveb v závislosti na hodnotě ekvivalentní hladiny akustického tlaku L_{Aeq} ve venkovním prostoru dle normy ČSN 73 0532, která je na závazná. Účelem je zabezpečení vyhovujícího akustického klimatu uvnitř místností i v hlukově exponovaných územích.
- 138) Vypracovat návrh dopravního režimu omezujícího atraktivitu průjezdu ulicí Primátorskou jako součást úprav prostoru náměstí Na Stráži a jeho okolí, vnitrobloku mezi ulicemi Zenklovou a Vosmíkových a navazujících parkových ploch a dále dostavby v území vymezeném LS a ulicí Františka Kadlece.

Opatření proti plynným emisím do ovzduší

- 139) Minimalizovat emise z dopravy do ovzduší zajištěním plynulosti za běžného silničního provozu:
- a) racionalizací používání konvenčních soukromých automobilů v městských centrech;
 - b) osobním přístupem k bezpečnému a plynulému řízení vozidel (tzv. ecodriving);
 - c) podpora marketingu vozidel s nízkou nebo nulovou úrovní znečišťování;
 - d) opatření pro řízení poptávky a integraci služeb v oblasti městské dopravy;
 - e) zavedením informačního dopravního systému.
- 140) Opatření k omezování měrných emisí na vozidlech:
- a) používání zařízení pro úpravu spalín z motorů - třicestné řízené katalyzátory, oxidační katalyzátory, recirkulace výfukových plynů, lapače částic;
 - b) operativní kontrola emisních parametrů vozidel - vyřazení starých typů vozidel se staršími typy nebo bez katalyzátorů (emisní limity EURO 1 - 5 pro nová vozidla);
- 141) Zlepšování kvality pohonných hmot (ukončení distribuce olovnatých automobilových benzínů v ČR od roku 2001, snižování obsahu síry a dalších škodlivin).
- 142) V důsledku předpokládané modernizace vozového parku:

- a) podpora lepšího technického stavu provozovaných vozidel - obnova vozového parku, vyšší účinností použitých motorů dojde ke snížení jednotkové spotřeby paliva a k nižším jednotkovým emisím výfukových plynů;
 - b) podpora vývoje a využití alternativních paliv v individuální automobilové dopravě (plyn, elektromotor, hybridní pohon, vodíkový pohon aj.);
 - c) podpora čisté městské dopravy - omezování emisí z autobusů městské hromadné dopravy a dalších vozidel města (např. plynofikace vozového parku – stlačený zemní plyn CNG, hybridní pohon – kombinace elektro a spalovacího motoru).
- 143) Využití integrovaného systému monitoringu prostředí s regulačním dopravním systémem (např. Projekt HEAVEN – Healthier Environment through Abatement of Vehicles Emission and Noise).

III.4 Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

Období přípravy a realizace stavby

- 144) Provést pasportizaci stávajících existujících hydrogeologických objektů včetně geodetického zaměření (např. studní) v zájmovém území pro vyhodnocení možných vlivů stavby na tyto objekty, a to jak z hlediska možného snížení hladiny podzemní vody, tak i z hlediska možného ovlivnění její kvality. Rozsah průzkumu upřesnit podrobným hydrogeologickým průzkumem v průběhu přípravných prací.
- 145) Před zahájením realizace výkopu nebo násypu komunikace vyhloubit záchytné příkopy. Během výstavby při zemních pracích zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovnosti terénu. K tomu vytvořit taková technická opatření, jejichž cílem je neškodné odvedení soustředěného povrchového odtoku srážkových vod. Tato opatření jsou nezbytná na všech místech stavby včetně zařízení staveniště, přeložek komunikací atd.
- 146) Eliminovat nebezpečí eroze na definitivních svazích zářezů a násypů tělesa komunikace LS. Jako prostředek protierozní ochrany vysadit co nejdříve (v závislosti na vegetačním období) po provedení zářezu a násypu travní porosty a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
- 147) Navrhnout, popř. v závislosti na výsledku pasportizace, dobudovat monitorovací systém podzemních vod.
- 148) Před zahájením, v průběhu a několik let po ukončení výstavby sledovat kvantitativní popř. kvalitativní parametry podzemních vod na objektech monitorovacího systému a průběžně vyhodnocovat získávané údaje.
- 149) Řešit vliv agresivních složek podzemních vod na konstrukci tunelu, tj. zjistit reprezentativní data o chemismu podzemních vod a navrhnout eliminaci eventuelních agresivních složek (síraný, oxid uhličitý).

Ochrana proti únikům ropných látek

- 150) Na staveništi neprovádět žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky.
- 151) Na staveništi neprovádět údržbu mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou běžné denní údržby.
- 152) Plnění palivy v areálu stavby provádět pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.

- 153) Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, musí být odpovídajícím způsobem zabezpečena proti potenciálním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jámka, atd.).
- 154) Po dobu výstavby zamezit odtoku splachů ze staveniště instalací dočasných zemních záchytných jímek.

Období provozu

- 155) Vybavit tunelový objekt záchytnou jámkou (povrchové, podzemní vody, havarijní stavy), jež bude součástí technického vybavení.
- 156) Na odvodnění do recipientu (Rokyta) zřídit lapol s mechanickým předčištěním, kalovou (havarijní) jámkou s možností osazení odlučovače ropných látek.
- 157) Provádět pravidelné odborné prohlídky, při nichž se posoudí stav všech odvodňovacích zařízení i odvodňovaných ploch. Podle výsledku se zařídí potřebné udržovací práce. Odvodňovací příkopy i propustky se zanáší splaveninami, zarůstáním, vymíláním vodou i poškozením mrazem. Tím se jejich průtočné profily zužují, deformují a následkem toho se znehodnocuje kapacita odvodnění. Prohlídky provádět dvakrát ročně - na jaře po tání sněhu a na podzim před příchodem mrazů.
- 158) V zimním období omezit včasným odklizením sněhu z vozovky mimo prostor LS možnost vsakování za tání sněhu kontaminovaného chloridy ze solných posypů do přilehlého terénu kolem vozovky.
- 159) Vzhledem k narůstajícím koncentracím chloridů v povrchových i podzemních vodách minimalizovat při odklizení sněhu nebo ledové námrazy množství posypu chloridy použitím účinnější formy roztoku a za extrémních situací se chloridy nahradily inertním posypovým materiálem. Provádět kontrolní měření ovlivnění hladin a kvality podzemní vody v rozsahu studní v zájmovém území sledovaných provedenou pasportizací.
- 160) Pro celou trasu vedení komunikace zpracovat havarijní plán (havarijní plány úseků) pro realizaci okamžitých ochranných a nápravných opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.
- 161) V dalším stupni projektové přípravy koordinovat navrhované řešení odvodnění stavby LS (v prostoru U Kříže) s vodohospodářským řešením stavby „Městského okruhu, stavby č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“ (odvodnění do recipientu, lapoly s mechanickým předčištěním, havarijní jámky, retenční prostor pro transformace průtokových vln).
- 162) Vypouštění odpadních vod do kanalizace projednat s jejím správcem, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Vody vypouštět do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jámkách s dostatečnou dobou zdržení vybavených případně také nornými stěnami k zachycení plovoucího znečištění.
- 163) Jámku vod v nejnižším místě tunelu opatřit uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru, přičemž vody pak vyčerpat do speciální cisterny a ke konečné likvidaci odvézt s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr uzavírat v zimním období a vodu čerpat do kanalizace řízeným způsobem s ohledem na její znečištění podle požadavků správců recipientů (v tomto případě Povodí Vltavy, s.p. a MHMP, odboru životního prostředí).

III.5 Minimalizace vlivů na půdu

Období přípravy a realizace stavby

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

Období provozu

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

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

Období přípravy a realizace stavby

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

- 181) Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.

Období provozu

- 182) Pokračovat v monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 2 x ročně.
- 183) 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.
- 184) Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s komplexním vyhodnocením a ukončením monitoringu po cca 2 letech po ukončení stavby.

III.7 Minimalizace vlivů na flóru, faunu a územní prvky ekologické stability

- 185) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně zvláště chráněných a ostatních živočichů.
- 186) V případě nálezu chráněných živočichů v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich záchranu a odborný transfer na vhodné lokality, postup je třeba konzultovat s orgánem ochrany přírody.
- 187) V rámci následné přípravy projektu (územní řízení; na základě upřesnění technického řešení stavby) zpracovat podrobný dendrologický průzkum stavbou přímo dotčených ploch a navrhnout podle podmínek daných v rozhodnutí náhradní výsadby a další kompenzační opatření.
- 188) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout výsadbu krycí a izolační zeleně.
- 189) Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních PD navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků územních systému ekologické stability a významných krajinných prvků včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení k dosažení jejich cílového stavu.
- 190) Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně. Stromy, které by mohly být při výstavbě poškozeny, mechanicky ochránit.
- 191) Nezbytné kácení, resp. vyřezávání vzrostlé zeleně provádět mimo vegetační dobu (říjen - březen); mimo vegetační období provádět i zemní práce spojené s likvidací stávajícího vegetačního krytu v ekologicky nejvhodnějších úsecích uvedených výše.
- 192) Dokončené zemní těleso co nejdříve ozelenit, aby nedošlo k šíření ruderalních druhů rostlin; pokud již dojde k rozšíření nebezpečných invazních druhů (netýkavka žláznatá, křídlatka japonská, bolševník velkolepý aj.), provést neprodleně jejich účinnou likvidaci. Zvláště ohroženými lokalitami jsou potoční nivy.
- 193) 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.

IV. Kompenzační opatření

Kácení dřevin

- 194) Návrh na kompenzaci za kácení dřevin v podobě náhradní výsadby dle § 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanoví

na základě vybrané varianty (s upřesněnou plochou kácení) v DÚR svým rozhodnutím odbor životního prostředí městské části Praha 8 (viz stanovisko v příloze č. H.7 dokumentace). Učiní tak časově aktuálně ve vztahu k existujícím potřebám příslušné městské části a k upřesněnému termínu připravované stavby.

Výkup pozemků a objektů

- 195) Výkup pozemků v rámci DÚR navrženého trvalého záboru navrhovanou stavbou vyčíslit ve výkupovém elaborátu stavby a jejich odkoupení projednat v rámci stavebního řízení. V rámci stavebního řízení provést vykoupení stavebních objektů určených k demolici. Jejich cenu stanovit na základě znaleckého posudku. Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu, je možné v krajním případě jednat s jejich majiteli o vyvlastnění.
- 196) Na základě vyjádření společnosti Ervin, s.r.o. je požadováno, aby pozemky p. č. 2247, 2248, 2249, 2250 2251 v k.ú. Libeň (ve vlastnictví společnosti Ervin), na kterých je plánována výstavba, byly při stavbě LS dotčeny v minimální možné míře. Společnost žádá, aby při dalších projekčních pracích byl plánován požární výdech a technologické objekty mimo tyto pozemky. Stejně tak požaduje, pokud se v rámci stavby LS uvažuje o stavbě veřejných garáží, aby byly tyto postaveny na městských nebo státních pozemcích. Společnost upozorňuje, že v blízkosti se nacházejí městské pozemky, které mohou být pro uvedené účely při výstavbě LS použity.

Archeologické nálezy

- 197) Na stavbě zajistit obvyklý záchranný archeologický výzkum podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Podmínky archeologického výzkumu určí Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. m. Praze (archeologické oddělení), který rovněž doporučí stavebníkovi organizaci oprávněnou k provádění výzkumu. Archeologický výzkum, prováděný formou dohledu v průběhu zemních prací stavby, dohodnout mezi stavebníkem a oprávněnou organizací v dostatečném časovém předstihu. Konzultovat časový harmonogram prací přímo s archeology příslušné oprávněné organizace a v úsecích nově hloubených shora počítat s dostatečnou časovou prodlevou pro záchranu a dokumentaci zachycených archeologických nálezů.

Kompenzace škod vzniklých stavební činností

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

V. Optimalizační opatření

Jedná se o dopravně - organizační opatření zohledněná do posuzovaného dopravního stavu - tj. optimalizovaný výhledový stav. Dále jsou to optimalizační opatření technické povahy a provozní opatření, která jsou aplikována pro technické a prostorové řešení stavby.

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

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

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

Umístění komunikací v tunelech

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

Nízkohlučné povrchy vozovek

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

Protihlukové clony

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

Izolační výsadba

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

Nucené odvětrání tunelů

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

Čištění povrchu vozovky

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

Emisní zóny

205) Návrh zřízení oblastí se zákazem vjezdu vozidel nesplňujících požadavky emisní normy EURO 3, resp. EURO 4 na území Prahy.

- a) zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 3 na území celé Prahy - mimo SOKP;
- b) zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 4 do prostoru uvnitř MO.

Plošná regulace automobilové dopravy

206) Regulace v podobě snížení intenzity automobilové dopravy v ploše celého města pomocí zejména zpoplatnění (mýta). S regulací souvisí návrh následných opatření:

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

Řízení rychlosti a skladby vozidel

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

VI. Jiná opatření

V rámci navazujících projednání návrhu stavby je nutné se nadále věnovat následujícím řešením širšího území v okolí souboru staveb „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka - Balabenka“, stavby „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“ a LS:

208) Problematika nově uvažované Severní radiály pro odlehčení dopravních intenzit ve směru od MO na D8 (ul. V Holešovičkách)

- a) Provozovaná Prosecká radiála je z hlediska funkce nadřazenou sběrnou komunikací celoměstského významu. Radiála je a dle platného ÚPn hl. m. Prahy i nadále být má nejdůležitější komunikací napojující hlavní město severním směrem na dálniční a silniční síť ČR. Ze směru jižního je z dopravního hlediska dominantní návaznost na trasu most Barikádníků - Argentinská - Hlávkův most (severojižní magistrála), resp. most Barikádníků - Vrbenského. Tento vztah je dominantní dočasně a nahradí jej právě MO.
- b) Prosecká radiála je ve stávajícím stavu vedena za mostem Barikádníků východně jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace (ulice V Holešovičkách) po mostní estakádě. V místě, kde trasa dosáhne paty severně se zvedajících libeňských svahů, přechází trasa do hustě zastavěného území, kterým stoupá v délce cca 1,1 km až na MÚK s ulicí Zenklova (MÚK Vychovatelna). Tento úsek, navíc ve stoupání cca 4 %, lze jednoznačně považovat za nejkritičtější z celé délky Prosecké radiály z hlediska negativního vlivu na okolní zástavbu. Koncentrované objekty převážně rodinných domů (místy řadových) jsou kaskádovitě rozmístěny na strmě stoupajících svazích po obou stranách ulice V Holešovičkách. Z hlediska funkce objektů je jich většina užívána k bydlení, nemalé množství objektů ke komerčním účelům, a některé

jsou nevyužívané a chátrají. Terénní reliéf pochopitelně hlukové a exhalační poměry v oblasti ještě zhoršuje.

- c) Z výše uvedených skutečností vyplývá naprostá nevhodnost Prosecké radiály v moderních městských podmínkách a je evidentní, že tato radiála v sobě odráží dobu, ve které vznikla. Přesto při tvorbě platného územního plánu nejen, že nebyla přijata za tuto trasu náhrada, ale ani další pomocná trasa. Prosecká radiála je v současnosti i ve výhledu jediná hlavní komunikace směřující z města severním směrem. Tuto situaci i v souvislosti s uvažováním o vypuštění úseku Vysočanské radiály Kbelská - Balabenka z ÚPn je třeba bezodkladně řešit přikročením k návrhu nejlépe dalšího propojení severní části městského a silničního okruhu. Toto propojení nebude Proseckou radiálu nahrazovat, ale doplňovat a přebírat některé významné dopravní vztahy.
- d) Jako poměrně výhodné, především s ohledem na odebrání významných dopravních zátěží z Prosecké radiály se jeví propojení MO s SOKP s pracovním názvem Čimická radiála. Tato nově uvažovaná sběrná komunikace směrově rozdělená čtyřpruhová by se na MO napojila v těsné blízkosti stávající MÚK Pelc Tyrolka a vlastně by tento dopravní uzel doplnila o další ramena a vztahy tak, aby byla schopna převzít dopravu z MO směřující právě na Proseckou radiálu, která dnes směřuje do Holešoviček. Z důvodu minimalizace zásahu do území Pelc Tyrolky je návaznost na Holešovice řešena přes nový Trojský most (nikoliv přes most Barikádníků) mimoúrovňovou křižovatkou MO před portálem tunelu Blanka. Hlavní zátěže však směřují z a na MO.
- e) Nová radiála má vzhledem k morfologickému uspořádání území, kterým vede, za cíl obsloužit dopravně především Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Zdiby, Klecany a dále se přes SOKP navázat na D8 a rovněž pak na silnici II/608. Kromě těchto vztahů ji lze společně se silničním okruhem výhodně využít pro obsluhu území i dále přes Vltavu, jako Roztoky a Kralupy nad Vltavou.
- f) Tato nová stavba je předpokládána v časovém horizontu výhledů až po roce 2010. Její zprovoznění je vázáno dokončením severní části Pražského okruhu, minimálně staveb č. 518 a 519. Po svém zprovoznění nemá Čimická radiála plně nahradit radiálu Proseckou, ale má převzít větší část jejich dopravních zátěží. Na Prosecké radiále zůstanou především místní vztahy a vztahy směřující do Kobylis, Libně, Ďáblic, Proseka a Letňan.

209) Problematika řešení protihlukových opatření ulice V Holešovičkách

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

- d) Zpracovatel dokumentace požaduje prověření účinnosti protihlukového zaklenutí dopravy nebo tunelového řešení v ulici V Holešovičkách. Dalším řešením by mohlo být prověření a návrh technické proveditelnosti projektu.

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

- a) „Harmonogram pro odstraňování staré hlukové zátěže z automobilové dopravy na území hl. m. Prahy“ z dubna 2005.
- b) „Hluková studie v oblasti ulice V Holešovičkách – Praha 8 a návrh protihlukových opatření objektů nadzemní zástavby“ (SATRA s.r.o., 2006). Z posouzení venkovního prostoru vyplývá, že ve všech výpočtových bodech v denní a noční době jsou limitní hodnoty hluku překročeny. Navrženo je opatření ve formě úprav (výměny) oken na základě zpracování podrobného průzkumu všech okenních otvorů v dotčených obytných prostorech. Použití protihlukových stěn je zpochybněno (vjezdy, zastávky městské hromadné dopravy, podchody, umístění zástavby ve svahu).
- c) Variantou pro zklidnění oblasti Holešoviček od dopravní zátěže je návrh tunelu přibližně v úseku Pelc Tyrolka - Vychovatelna. Tato stavba by převzala dopravní zátěže od Prosecké radiály a převedla je pod úroveň terénu a snížila tak negativní dopady od dopravy. K technickému řešení této stavby existuje několik návrhů, včetně řešení s raženým tunelem uvažovaným jako územní rezerva v navrhovaném ÚPn. Ze stejných důvodů, tedy doposud neschválení a pozitivního vlivu na životní prostředí ve vztahu k posuzovanému souboru staveb MO a LS, tak jako nová Severní radiála není do posouzení uvažována. Stavba tunelu Holešovičky nemá vliv na technické řešení navrženého souboru staveb MO a LS a z hlediska přínosu pro řešení hlukové situace a znečištění ovzduší v území by měla být jednoznačným přínosem.
- d) Studie „Šíření hluku ze silničního provozu po ulici V Holešovičkách, Praha 8“ (Akustika Praha s.r.o., 7/2010). Na základě objednávky tato studie obsahuje vymezení oblasti nadlimitně zatížené hlukem šířeným z ulice V Holešovičkách, definuje objekty uvnitř této oblasti a doporučuje druhy protihlukových úprav.

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

- a) Vysočanská radiála v úseku Kbelská - Balabenka je dle ÚPn uvažována v horizontu výhledů, tedy nejdříve po roce 2010. Úsek Vysočanské radiály (dále jen „VR“) Kbelská - Satalice je v současné době realizován. Do doby dokončení Pražského okruhu v úseku Březiněves - Běchovice bude tato část VR společně s komunikací ulice Kbelské a Cínovecké jeho funkci nahrazovat.
- b) Cílem vytvoření VR je umožnění radiálních vazeb mezi okruhy a napojení Městského okruhu na rychlostní silnici R10, případně dálnici D1. Po svém dokončení má VR převzít zátěže z ulic Prosecká, Sokolovská, Českomoravská, Kolbenova, Poděbradská a částečně i Českobrodská a K Žižkovu.
- c) VR v úseku Kbelská - Balabenka začíná v prostoru budované MÚK Kbelská, pokračuje povrchově svahem pod Klíčovem směrem k Vysočanskému nádraží, kde je MÚK s ulicí Vysočanskou. Odtud dále směřuje podél železniční tratě až před portál raženého tunelu v prostoru tzv. Máchalky. Ražený tunel vede směrem k Balabence v délce cca 1 km. Portál je umístěn v území nazývaném Kolčavka, přímo od portálu se rozbíhají jednotlivé mimoúrovňové větve ramp napojení na MO a další komunikace v dopravním uzlu Balabenka - U Kříže. Příprava této stavby je ve fázi dokončené

vyhledávací studie. V celém rozsahu se jedná o směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci s MÚK.

- d) Navržené řešení VR v úseku Kbelská - Balabenka je předmětem kritiky jak veřejnosti a Městské části Praha 9, která vyslovila naprostý nesouhlas s tímto řešením a požádala pražské zastupitelstvo o vyjmutí VR z územního plánu. Důvodem tohoto požadavku je kromě velmi nevhodného řešení VR ve vyhledávací studii rovněž zájem urbanizace prostoru Podvinného mlýna a prostoru bývalých průmyslových areálů ČKD podél Kolbenovy ulice. Další návrhy na změnu vedení VR vzešly od soukromých investorů zástavby bývalého areálu Odkolek. Přes řadu nevýhod navrženého řešení VR je uváděno, že úplné vypuštění VR ze systému hlavních komunikací je nevhodné a může mít vliv na celkovou dopravní funkci tohoto systému ve východní části města. Je proto nutné hledat nová řešení a až po jejich nalezení a odsouhlasení jimi stávající vedení nahradit. V opačném případě může dojít k nenávratnému narušení dopravního skeletu, případně k vynuceným velkým investicím na vytvoření náhrady VR. Důležitost okamžitého řešení vedení VR je vázána rovněž k dalším stavbám, a to především k MO a LS. Jejich výsledné řešení je totiž vázáno způsobem a místem jejich napojení na VR.
- e) V současné době je na požadavek ÚRM MHMP prováděna ověřovací studie vedení VR v nové stopě. Výsledné řešení ještě není odsouhlasené. Nové vedení v daleko větší míře využívá tunelových úseků, a to nejen v oblasti mezi Vysočanskou ulicí a Balabenkou, ale rovněž i mezi Vysočanskou a Kbelskou ulicí. Trasa bude vysunuta částečně severněji, pod svah z Proseka do převážně ražené tunelové varianty s možností napojení trasy na Vysočanskou ulici a případně na ulici Ke Klíčovu a Čakovickou.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Realizace souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 je možná pouze při aplikaci plánovacích opatření na úrovni dopravní koncepce města v souladu s Usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010, eliminujících zcela nežádoucí efekt celkového nárůstu automobilové dopravy z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel (optimalizační opatření).

- b) Zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (viz doporučení č. 1), bude nezbytně využito k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy.
- c) Před vlastním vypracováním dalšího stupně (DÚR) bude celý záměr (vybraná varianta, resp. kombinace předkládaných variant) podrobněji prověřen, porovnán a vyhodnocen ve variantách dopravně - organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení (zejména MÚK V Olšinách, Českobrodská, Novovysočanská, Balabenka, U Kříže a Vychovatelna) tak, aby byly podmínky individuální a veřejné, resp. motorové a bezmotorové dopravy vyrovnané, kvalitativně srovnatelné. Výsledné řešení, sloužící jako podklad pro DÚR, bude zajišťovat odpovídající kvalitu veřejného prostoru a podmínky bezmotorové, resp. cyklistické dopravy v souladu s Usnesením Rady HMP č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010.

VII. Opatření pro fázi ukončení záměru

- 215) 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 „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ na životní prostředí

Obdrží:

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