



MHMPXPAN4UP6

Stejnopis č.

KONTROLNÍ ČÍSLO: P19V00154618

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

. . .

SPOLEČNOST „SGG-PUDIS SOUBOR STAVEB MO“

ZASTOUPENÁ VEDOUCÍM SPOLEČNÍKEM

SG GEOTECHNIKA A.S.

SMLOUVA O DÍLO

Soubor staveb č. . 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, č. 0094 MO Balabenka –
Štěrboholská radiála a č. 8313 Libeňská spojka

ZHOTOVITEL STAVBY

číslo smlouvy objednatele: DIL/21/05/006429/2019

OBSAH SMLOUVY

Část I.: Obecná ujednání	6
1. Účel a právní režim smlouvy	6
2. Jednání před uzavřením Smlouvy a závazné podklady	7
Část II.: Identifikační údaje o Stavbě.....	8
Část III.: Předmět Smlouvy	9
3. Dílo	9
4. Změny Díla.....	10
5. Místo plnění	13
Část IV.: Cena Díla a platební podmínky.....	13
6. Cena Díla	13
7. Platební podmínky.....	15
Část V.: Lhůty provádění Díla	17
8. Lhůty plnění.....	17
9. Změny lhůt plnění.....	18
Část VI.: Provádění Díla	18
10. Povinnosti Objednatele	18
11. Povinnosti Zhotovitele	18
12. Kontrola provádění Díla	20
13. Specifické podmínky a požadavky na provádění Díla	21
14. Staveniště a jeho předání a převzetí	22
15. Stavební deník	23
16. Předání a převzetí dokončeného Díla	24
Část VII.: Jakost Díla a odpovědnost Zhotovitele	25
17. Jakost Díla.....	25
18. Odpovědnost zhotovitele za podzhotovitele	26
19. Záruční a reklamační podmínky.....	26

20. Odpovědnost za škodu	27
Část VIII.: Zajištění a utvrzení závazku ze Smlouvy	28
21. Pojištění Zhotovitele	28
22. Finanční záruka za provádění díla a za záruční vady	28
23. Smluvní sankce	30
Část IX.: Ostatní a závěrečná ujednání	31
24. Ostatní ustanovení	31
25. Závěrečná ustanovení.....	33

Přílohy Smlouvy:

příloha č. 1 Smlouvy: Specifikace díla a kalkulace ceny (soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr)

příloha č. 2 Smlouvy: stanoviska EIA

příloha č. 3 Smlouvy: Podzhotovitelské schéma

příloha č. 4 Smlouvy: Harmonogram stavebních prací, dodávek a služeb

příloha č. 5 Smlouvy: Realizační tým Objednatele

příloha č. 6 Smlouvy: Realizační tým Zhotovitele

Níže uvedeného dne, měsíce a roku uzavřely Smluvní strany

Hlavní město Praha

se sídlem: Mariánské náměstí 2/2, Praha 1 – Staré Město, PSČ 110 01
IČO: 00064581
DIČ: CZ00064581
registrované dle ustanovení § 94 zákona č. 235/2004 Sb., o dani
z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
bankovní spojení: PPF banka a.s., Praha
číslo účtu: 20028-5157998/6000
zastoupené: Ing. Ivem Freimannem, pověřeným řízením odboru investičního
Magistrátu hlavního města Prahy

dále jen jako „**Objednatel**“

pro vybrané činnosti dle této Smlouvy zastoupené příkazníkem (TDI / TDS):

Satra, spol. s r.o.

se sídlem: Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9
IČO: 18584209

dále jen jako „**Příkazník**“

na straně jedné

a

společnost „SGG-PUDIS Soubor staveb MO“

zastoupená vedoucím společníkem

SG Geotechnika a.s.

společnost vedená u Městského soudu v Praze pod sp. zn. B 992

se sídlem: Geologická 988/4, 152 00 Praha 5
IČO: 41192168
DIČ: CZ41192168
registrovaná dle ustanovení § 94 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z
přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
bankovní spojení: Komerční banka, a.s.
číslo účtu: 7006931/0100
zastoupená: Ing. Petrem Kučerou, členem představenstva a ředitelem společnosti
Mgr. Lucií Bohátkovou, členkou představenstva a obchodní ředitelkou
společnosti

druhý společník

PUDIS a.s.

Společnost vedená u Městského soudu v Praze pod sp. zn. B 1458

se sídlem: Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
IČO: 45272891
DIČ: CZ45272891
registrované dle ustanovení § 94 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z
přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
zastoupená: Ing. Martinem Höflerem, předsedou představenstva
Ing. Janem Vlčkem, členem představenstva

dále jen jako „Zhotovitel“

na straně druhé

tuto

SMLOUVU O DÍLO

**k provedení předběžného geotechnického průzkumu souboru staveb MO st. č. 0081 MO
Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála,
st. č. 8313 Libeňská spojka**

ve smyslu ustanovení § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku

dále jen jako „Smlouva“

ČÁST I.: OBECNÁ UJEDNÁNÍ

1. ÚČEL A PRÁVNÍ REŽIM SMLOUVY

Účel Smlouvy

- 1.1. Účelem této Smlouvy je provedení předběžného geotechnického průzkumu souboru staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála, st. č. 8313 Libeňská spojka a to řádně a včas.

Právní režim Smlouvy a výklad jejích ustanovení

- 1.2. Smlouva je uzavřená podle ustanovení § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „občanský zákoník“), jakožto smlouva o dílo na zhotovení, údržbu, opravu či úpravu stavby nebo její části (etapy).
- 1.3. Obsah této Smlouvy se vykládá podle jazykového vyjádření jednotlivých ujednání. K úmyslu jednajícího lze přihlídnout jen, není-li v rozporu s jazykovým vyjádřením. K tomu, co předcházelo nebo následovalo po uzavření Smlouvy, se v takovém případě nepřihlíží. Teprve v případě nejasností ohledně významu jazykového vyjádření jednotlivých ujednání Smlouvy se použijí ostatní pravidla výkladu právních norem, přičemž v takovém případě se k tomu, co předcházelo nebo následovalo po uzavření Smlouvy, přihlíží.

Komunikace mezi Smluvními stranami a doručování

- 1.4. Vzájemné komunikace Smluvních stran bude probíhat v českém jazyce.

- 1.5. Nestanoví-li Smlouva výslovně jinak, probíhá veškerá komunikace mezi Smluvními stranami písemně. Veškerá oznámení, souhlasy i jiná sdělení proto musejí být učiněna vůči druhé Smluvní straně zásadně písemně ledaže prokazatelně hrozí nebezpečí z prodlení. V takovém případě lze provést oznámení, souhlas či jiné sdělení ústně s jejich písemným doplněním, nejpozději však následující pracovní den.
- 1.6. Písemnosti se považují za doručené i v případě, že kterákoliv ze Smluvních stran její doručení odmítne či jinak znemožní.
- 1.7. Adresou pro doručování písemnosti Objednateli je:
 - a) adresa datové schránky: 48ia97h;
 - b) e-mailová adresa: posta@praha.eu;
 - c) poštovní adresa: Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1.
- 1.8. Adresou pro doručování písemností Zhotoviteli je:
 - a) adresa datové schránky: a8ycvje;
 - b) e-mailová adresa: info@geotechnika.cz; nebo
 - c) poštovní adresa: SG Geotechnika a.s., Geologická 988/4, 152 00 Praha 5.
- 1.9. Zhotovitel je oprávněn měnit poštovní adresu pro doručování písemností pouze v rámci České republiky, přičemž tato změna musí být písemně oznámena Objednateli nejméně 10 dnů před její změnou.

2. JEDNÁNÍ PŘED UZAVŘENÍM SMLOUVY A ZÁVAZNÉ PODKLADY

Identifikace zadávacího řízení

- 2.1. Smlouva je uzavřena na základě užšího zadávacího řízení ve smyslu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „ZZVZ“), k veřejné zakázce „provedení předběžného geotechnického průzkumu souboru staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála, st. č. 8313 Libeňská spojka“ (INV/UR/0002/19), uveřejněného ve Věstníku veřejných zakázek pod evidenčním číslem zakázky Z2019-011012 (dále jen jako „Veřejná zakázka“), a usnesení Rady hl. m. Prahy č. 172 ze dne 3. 2. 2020, jímž Objednatel rozhodnul o výběru Zhotovitele.

Závazné podklady pro uzavření Smlouvy

- 2.2. Závaznými podklady pro uzavření této Smlouvy a provedení jejího předmětu (dále jen jako „Závazné podklady“) jsou, a to s vzestupným pořadím významnosti:

- a) zadávací podmínky Veřejné zakázky včetně návrhu smlouvy o dílo;
- b) nabídka Zhotovitele podaná do Veřejné zakázky;
- c) oznámení o výběru dodavatele veřejné zakázky INV/UR/0002/19, ev. č. zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: Z2019-011012, ze dne 6. 2. 2020;
- d) projektová dokumentace pro provádění stavby (dále jen jako „Projektová dokumentace“), včetně soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr (dále jen jako „Soupis prací, viz. příloha č. 1 Smlouvy) zpracovaná SATRA, spol. s r.o. se sídlem Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9, IČO: 18584209, zakázkové číslo 1383/17-100 z října 2017 a
- e) stanoviska EIA č.j. 54148/ENV/12, 54150/ENV/12 a 54151/ENV/12 vydaná dne 11.10.2012 (viz. příloha č. 2 Smlouvy).

- 2.3. Zhotovitel od Objednatele při uzavření této Smlouvy převzal Projektovou dokumentaci. Zhotovitel je povinen jako odborně způsobilá osoba zkontrolovat technickou část předané Projektové dokumentace nejpozději do 15 kalendářních dnů ode dne uzavření této Smlouvy a upozornit Objednatele bez zbytečného odkladu na zjištěné zjevné vady a nedostatky, a to ve smyslu ustanovení § 2594 občanského zákoníku. Touto kontrolou není dotčena odpovědnost Objednatele za správnost předané Projektové dokumentace.



ČÁST II.: IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Stavba

- 2.1. Základními identifikačními údaji o Stavbě jsou:

číslo stavby: 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála a č. 8313 Libeňská spojka

název stavby: provedení předběžného geotechnického průzkumu souboru staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála, st. č. 8313 Libeňská spojka

Příkazník pro výkon inženýrské a další činnosti

- 2.2. Příkazníkem Stavby je SATRA, spol. s r.o. se sídlem Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9, IČO 18584209 (dále jen jako „Příkazník“).
- 2.3. Příkazník vykonává inženýrskou a další činnost za Objednatele.

- 2.4. Příkazník vykonává činnost na základě smlouvy č. DIL/22/03/000425/2018 ze dne 4. 10. 2018.

Projektant pro výkon autorského dozoru

- 2.5. Autorem Projektové dokumentace je SATRA, spol. s r.o. se sídlem Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9, IČO: 18584209 (dále jen jako „**Projektant**“).
- 2.6. Projektant vykonává autorský dozor.
- 2.7. Projektant vykonává činnost na základě smlouvy č. DIL/22/03/000266/2017 ze dne 8. 9. 2020.

ČÁST III.: PŘEDMĚT SMLOUVY

3. DÍLO

- 3.1. Zhotovitel se touto Smlouvou zavazuje provést na svůj náklad a nebezpečí pro Objednatele dále vymezené stavební Dílo, a to **podle Závazných podkladů a této Smlouvy**, a Objednatel se za to zavazuje Dílo bez vad a nedodělků převzít a zaplatit za něj dále sjednanou Cenu.
- 3.2. Dílem je dodávka stavby: provedení předběžného geotechnického průzkumu souboru staveb MO st. č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, st. č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála, st. č. 8313 Libeňská spojka.
- 3.3. Dílo dále zahrnuje i
- a) náklady na skládky přebytečného materiálu, vybouraných konstrukcí a hmot, uložené ornice, případně nutné biologické rekultivace;
 - b) náklady na zřízení a přístup na staveniště;
 - c) atesty materiálů, potřebné zkoušky, měření a revize, provozní předpisy a řády, zaškolení obsluhy, výstražné tabulky, informační zařízení a schémata;
 - d) výkon geodetických prací souvisejících se zhotovením stavby;
 - e) veškeré potřebné průzkumné práce ve fázi realizace stavby;
 - f) nezbytné úkony vyplývající ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči;
 - g) provozní i komplexní vyzkoušení díla;

- h) zpracování dokumentace skutečně provedeného díla včetně geodetického zaměření digitální formou podle pravidel Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy ve trojím vyhotovení;
 - i) projednání záborů veřejných prostranství a jejich úhrada;
 - j) projednání dopravních opatření a jejich realizace;
 - k) projednání a realizace napojení a odpojení inženýrských sítí;
 - l) vytýčení podzemních sítí vymezených projektem a zajištění jejich ochrany při realizaci Díla;
 - m) zpracování realizační (výrobní, resp. dílenské) dokumentace;
 - n) zajištění pasportizace stávajících objektů (pasport a dokumentace výchozího stavu) a dokumentace stavu dotčených staveb;
 - o) náklady na pojištění Díla a odpovědnosti za škody;
 - p) náklady na bankovní záruky;
 - q) náklady na zajištění péče o zhotovené stavební Dílo, až do jeho převzetí Objednatelem;
 - r) náklady na zkušební provoz a na požadavky plynoucí ze zkušebního provozu;
 - s) náklady na informační panel zhotovený rozměrově, graficky i obsahově dle manuálu kodifikujícího standardy tvorby informačních panelů pro stavby, jejichž investorem je hlavní město Praha.
- 3.4. Stavba je realizována v rozsahu Soupisu prací postupem uvedeným v Projektové dokumentaci. V pochybnostech se má za to, že předmětem Díla jsou veškeré stavební práce, dodávky a služby obsažené v Projektové dokumentaci, a to bez ohledu na to, zda jsou uvedeny v textové či výkresové části.
- 3.5. Vlastníkem zhotovovaného Díla je Objednatel, Zhotovitel však nese nebezpečí na Díle do jeho předání a převzetí bez vad a nedodělků.

4. ZMĚNY DÍLA

Obecná ustanovení ke změnám Díla

- 4.1. Změnou Díla se rozumí jeho provedení v kvalitativně (materiál, standard nebo provedení) nebo kvantitativně (objem) jiném rozsahu než sjednaném ve Smlouvě.

- 4.2. Změnu Díla není Zhotovitel oprávněn provést, dokud nebude provedena smluvní změna Díla podle dále uvedených pravidel.
- 4.3. Smluvní změny Díla (předmětu Smlouvy) jsou následující
- a) změna Díla, která **podmiňuje** provedení Díla v původně sjednaném rozsahu, a která zároveň **brání** pokračování provádění Díla (dále jen jako „**Neodkladná změna**“);
 - b) změna Díla, která **podmiňuje** provedení Díla v původně sjednaném rozsahu, a která zároveň **nebrání** pokračování provádění Díla (dále jen jako „**Odkladná změna**“); nebo
 - c) změna Díla, která **nepodmiňuje** provedení předmětu Smlouvy v původně sjednaném rozsahu, a která **není nezbytně nutná** (dále jen jako „**Změna malého rozsahu**“),
- příčemž Zhotovitel se tímto zavazuje poskytnout Objednateli součinnost při prokázání charakteru změn, tak aby byly naplněny podmínky stanovené touto Smlouvou nebo příslušnými právními předpisy (zejm. ZZVZ).
- 4.4. Jakákoliv změna Díla nesmí být podstatnou změnu závazku ze Smlouvy, přičemž za takovou změnu se považuje změna Díla, která by
- a) umožnila účast jiných dodavatelů (zhotovitelů) nebo by mohla ovlivnit výběr dodavatele (zhotovitele) v původním zadávacím řízení, pokud by zadávací podmínky původního zadávacího řízení odpovídaly této změně;
 - b) měnila ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy ve prospěch Zhotovitele, nebo
 - c) vedla k významnému rozšíření Díla.
- 4.5. Smluvní strany stanovují, bez ohledu na druh změny Díla, že jednotkové ceny stavebních prací, dodávek a služeb v případě změny Díla budou určeny tímto postupem:
- a) stavební práce, dodávky a služby, které Specifikace díla a kalkulace ceny podle Smlouvy obsahuje, budou jednotkově oceněny ve shodně (totožně) s touto přílohou;
 - b) stavební práce, dodávky a služby, které Specifikaci díla a kalkulace ceny podle Smlouvy neobsahuje, budou jednotkově oceněny ve shodně (totožně) s cenovou soustavou ÚRS, a pokud je tato cenová soustava neobsahuje, pak v cenách v místě a čase obvyklých.

- 4.6. Ustanoveními tohoto článku nejsou dotčeny jiné právní důvody změny Díla.

Neodkladná změna

- 4.7. Objednatel ve spolupráci s Příkazníkem a Projektantem provede určení rozsahu Neodkladné změny odhadem (dále jen jako „**Návrh neodkladné změny**“) a tento návrh, který musí být podepsán Příkazníkem a Projektantem, předloží Objednateli ke schválení.
- 4.8. Objednatel po posouzení Návrhu neodkladné změny udělí souhlas s jejím provedením prostřednictvím podpisu zástupce Objednatele (pozn. osoba Objednatele oprávněná k uzavření Smlouvy a dodatků) nebo požádá Zhotovitele o jeho úpravu nebo upřesnění, přičemž Objednatel pak takový Návrh neodkladné změny opětovně předloží Objednateli k udělení souhlasu.
- 4.9. Zhotovitel provede Neodkladnou změnu na základě Návrhu neodkladné změny, přičemž se má za to, že její rozsah je v něm určen s výhradou nezaručené úplnosti (viz ustanovení § 2622 občanského zákoníku). Zhotovitel provede Neodkladnou změnu tak, aby bylo úplně dosaženo odsouhlaseného účelu. Příkazník, případně přímo Objednatel, po dobu provádění Neodkladné změny provádí měření skutečně provedených stavebních prací, dodávek a služeb (tzv. měřený kontrakt). Změní-li se rozsah Neodkladných změn podstatně, je o tom Zhotovitel povinen bezodkladně písemně uvědomit Objednatele.
- 4.10. Zhotovitel po provedení Neodkladné změny zpracuje a předloží Příkazníkovi Specifikaci díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny, který provede kontrolu její věcné i množství správnosti i určení ceny podle pravidel uvedených v této Smlouvě. Má-li Specifikace díla a kalkulace ceny Neodkladné změny vady, vrátí jej Příkazník Zhotoviteli k opravě, přičemž opravenou Specifikaci díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny Příkazník opětovně zkontroluje. Příkazník potvrdí Zhotoviteli Specifikaci díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny svým podpisem.
- 4.11. Zhotovitel předloží Objednateli odsouhlasenou Specifikaci díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny Příkazníkem, který provede její kontrolu. Objednatel je oprávněn Specifikaci díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny Zhotoviteli vrátit s požadavkem na dopracování.
- 4.12. Smluvní strany na základě odsouhlasené Specifikace díla a kalkulaci ceny Neodkladné změny uzavřou dodatek k této Smlouvě, kterým provedou stanovení ceny Neodkladné změny a určení platebních podmínek pro její úhradu.

Odkladná změna

- 4.13. Objednatel ve spolupráci s Příkazníkem a Projektantem provede určení rozsahu Odkladné změny (dále jen jako „**Specifikace díla a kalkulaci ceny odkladné změny**“) a tuto specifikaci, která musí být podepsána Příkazníkem a Projektantem, předloží Objednateli, který provede její kontrolu. Objednatel je oprávněn Specifikaci díla a kalkulaci ceny odkladné změny Zhotoviteli vrátit s požadavkem na dopracování.
- 4.14. Smluvní strany na základě odsouhlasené Specifikace díla a kalkulaci ceny odkladné změny uzavrou dodatek k této Smlouvě, kterým provedou změnu Díla, určí cenu Odkladné změny a určí platební podmínky pro její úhradu.
- 4.15. Zhotovitel provede Odkladnou změnu a dále postupuje podle příslušného dodatku a této Smlouvy o dílo.

Změna malého rozsahu

- 4.16. Změna malého rozsahu nesmí měnit celkovou povahu Díla a její hodnota musí být nižší než 15 % původní ceny Díla (viz ustanovení § 222 odst. 4 ZZVZ) a zároveň nižší než finanční limit pro nadlimitní Veřejnou zakázku (*pozn. ke dni uzavření Smlouvy činí tento limit 137.366.000,- Kč*).
- 4.17. Smluvní strany jsou oprávněny provést více Změn malého rozsahu, avšak součet hodnot všech těchto Změn malého rozsahu nesmí přesáhnout limity uvedené v předchozím odstavci.
- 4.18. Změna malého rozsahu je podmíněna předchozím uzavřením dodatku k této Smlouvě. Jakákoliv provedená Změna malého rozsahu bez uzavření jí předcházejícího dodatku jde k tíži Zhotovitele, přičemž ten nemá právo na její úhradu po Objednateli a je ji na výzvu Objednatele povinen odstranit.

5. MÍSTO PLNĚNÍ

- 5.1. Místo plnění je vymezeno Projektovou dokumentací.

ČÁST IV.: CENA DÍLA A PLATEBNÍ PODMÍNKY

6. CENA DÍLA

- 6.1. Celková cena za zhotovení Díla v rozsahu stanoveném čl. 3. této Smlouvy je stanovena v souladu s oznámením zadavatele o výběru dodavatele veřejné zakázky

INV/UR/0002/19, ev. č. zakázky ve Věstníku veřejných zakázek: Z2019-011012, ze dne
6. 2. 2020 jako **cena nejvýše přípustná**, a to ve výši:

ZÁKLADNÍ CENA DÍLA BEZ DPH	18 846 675,- Kč
DPH	3 957 801,75 Kč
CENA DÍLA VČETNĚ DPH	22 804 476,75 Kč

a dále vyčíslena dle jednotlivých staveb:

stavba č. 0081 MO Pelc/Tyrolka - Balabenka

Základní cena bez DPH	5 142 670,- Kč
DPH	1 079 960,70 Kč
Cena včetně DPH	6 222 630,70 Kč

stavba č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála

Základní cena bez DPH	9 523 545,- Kč
DPH	1 999 944,45 Kč
Cena včetně DPH	11 523 489,45 Kč

stavba č. 8313 Libeňská spojka

Základní cena bez DPH	4 180 460,- Kč
DPH	877 896,60 Kč
Cena včetně DPH	5 058 356,60 Kč

- 6.2. Cena díla obsahuje veškeré náklady spojené s provedením předmětu Smlouvy. Cena díla obsahuje i případně zvýšené náklady spojené s vývojem cen vstupních nákladů, a to až do doby splnění Smlouvy.

7. PLATEBNÍ PODMÍNKY

- 7.1. Zhotovitel je povinen účtovat daň z přidané hodnoty (dále jen jako „DPH“) v zákonem stanovené výši platné v den uskutečnění zdanitelného plnění. Zhotovitel je povinen uvádět na fakturách – daňových dokladech za názvem stavby event. etapy, Kontrolní číslo vyznačené na první straně Smlouvy vpravo nahoře. Pokud faktura nebude obsahovat Kontrolní číslo, nebude uhrazena a Objednatel ji vrátí Zhotoviteli.
- 7.2. Smluvní strany se dohodly na tom, že úhrada Ceny díla bude uskutečňována samostatně dle jednotlivých staveb a postupně formou měsíčního dílčího plnění Zhotovitele pro Objednatele maximálně do výše 95 % základní ceny Díla. Dílčím plněním se rozumí rozsah a cena skutečně provedených stavebních prací, dodávek a služeb uskutečněných Zhotovitelem v kalendářním měsíci a zjištěných k poslednímu pracovnímu dni tohoto měsíce. Zjišťování rozsahu a ceny dílčího plnění se provádí zjišťovacím protokolem, doloženým soupisem provedených prací a dodávek v členění dle specifikace s uvedením jednotkové ceny, množství a výsledné ceny za příslušnou položku. Podpisem zjišťovacího protokolu a soupisu provedených prací zástupci smluvních stran vzniká Zhotoviteli právo fakturovat odsouhlasenou cenu dílčího plnění daňovým dokladem a **tento den se stává dnem uskutečnění zdanitelného plnění.**
- 7.3. Zbývajících 5 % základní ceny Díla bude tvořit smluvní pozastávku – zádržné (dále jen jako „**Smluvní pozastávka**“), která bude uvolněna po předání a převzetí Díla bez vad a nedodělků.
- 7.4. U faktur, které budou vystavovány nad 95 % základní ceny Díla, bude základní cena Díla odpovídající Smluvní pozastávce vyznačena jako „smluvní pozastávka“. DPH z fakturované částky bude Objednatelem vždy uhrazena v plné výši.
- 7.5. Dohodou o dílčím plnění nejsou dotčena práva a povinnosti Smluvních stran týkající se předání a převzetí celého Díla, odstranění vad a nedodělků a záručních podmínek.
- 7.6. Objednatel v této Smlouvě nevystupuje v postavení osoby povinné k dani, neboť přijaté stavební a montážní práce nepoužije ke své ekonomické činnosti. Z tohoto důvodu nebude při fakturaci použit režim přenesení daňové povinnosti dle ustanovení § 92e zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, v platném znění (dále jen jako „**zákon o dani z přidané hodnoty**“), ale bude použit standartní režim – daňové doklady budou obsahovat i výši daně z přidané hodnoty.
- 7.7. Konečná faktura bude vystavena na základě „Protokolu o předání a převzetí díla“. Dnem uskutečnění zdanitelného plnění bude den převzetí Díla, tj. datum podpisu „Protokolu o předání a převzetí díla“. Konečná faktura včetně již vytvořených

Smluvních pozastávek, bude Objednatelem uhrazena v případě, že Dílo bude dokončeno bez vad a nedodělků. Pokud budou zjištěny vady a nedodělky, bude Objednatelem uhrazena DPH z konečné faktury a všechny částky Smluvní pozastávky budou uvolněny až po předložení „Protokolu o odstranění vad a nedodělků“, který bude podepsaný oběma Smluvními stranami. Současně s vystavením konečných faktur za jednotlivé stavby předloží zhotovitel oboustranně podepsanou rekapitulaci celkové uhrazené ceny díla v členění po jednotlivých stavebách.

- 7.8. Veškeré faktury budou vystaveny ve dvojím vyhotovení a odeslány na adresu Objednatele:

Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1 – Staré Město

Faktury je možné doručit i osobně nebo kurýrem do podatelny Magistrátu hlavního města Prahy na adresách Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1 – Staré Město nebo Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město.

- 7.9. Veškeré přílohy k vystavovaným fakturám musejí být v originálu, včetně originálu podpisů a razítek obou Smluvních stran.
- 7.10. Lhůta splatnosti dílčích faktur i konečné faktury je 30 dní od doručení Objednateli. Termín úhrady se rozumí den odpisu platby z účtu Objednatele.
- 7.11. Oprávněně vystavená faktura – daňový doklad – musí mít veškeré náležitosti daňového dokladu ve smyslu zákona o dani z přidané hodnoty i další náležitosti požadované Objednatelem. Musí tedy obsahovat tyto údaje:
- údaje Objednatele, sídlo, IČO, DIČ
 - údaje Zhotovitele, sídlo, IČO, DIČ
 - evidenční číslo daňového dokladu
 - bankovní spojení Zhotovitele
 - datum vystavení daňového dokladu
 - datum uskutečnění zdanitelného plnění
 - rozsah a předmět fakturovaného plnění
 - číslo Smlouvy
 - kontrolní číslo (vyznačené vpravo nahoře na první straně Smlouvy pod označením KONTROLNÍ ČÍSLO)
 - číslo a název stavby, popř. číslo a název etapy

- fakturovanou částku ve složení základní cena, DPH a cena celkem
 - zápis v obchodním rejstříku (číslo vložky, oddíl)
 - razítko a podpis oprávněné osoby Zhotovitele, stvrzující oprávněnost, formální a věcnou správnost faktury.
- 7.12. V případě, že faktura nebude vystavena oprávněně, či nebude obsahovat náležitosti uvedené v této Smlouvě, je Objednatel oprávněn ji vrátit Zhotoviteli k doplnění. V takovém případě se začne počítat nová lhůta splatnosti dnem doručení opravené či oprávněně vystavené faktury.
- 7.13. Zhotovitel se zavazuje spolu s každou fakturou jako její přílohu vyhotovit soupis provedených stavebních prací, dodávek a služeb účtovaných touto fakturou (ve stejném formátu, v jakém v rámci zadávací dokumentace převzal projektovou dokumentaci, zjišťovací protokoly, převedené rozpočty, kontrolní rozpočty a další dokumenty); zjišťovací protokol a soupis provedených stavebních prací, dodávek a služeb bude předán kromě tištěné podoby také v elektronické verzi na CD, DVD nebo USB flash disku.

ČÁST V.: LHŮTY PROVÁDĚNÍ DÍLA

8. LHŮTY PLNĚNÍ

- 8.1. **Lhůta pro zahájení realizace Díla:** 15 kalendářních dnů ode dne doručení výzvy k zahájení plnění.
- 8.2. **Lhůta pro vydání výzvy k zahájení plnění:** 15 kalendářních dnů ode dne účinnosti této Smlouvy.
- 8.3. **Lhůta pro dokončení Díla:** 10 měsíců ode dne doručení výzvy k zahájení plnění.
- 8.4. Stavební práce, dodávky a služby budou probíhat v souladu s harmonogramem stavebních prací, dodávek a služeb, který tvoří přílohu této Smlouvy.
- 8.5. Zhotovitel splní svou povinnost provést Dílo jeho řádným zhotovením a předáním Objednateli bez vad a nedodělků.
- 8.6. O předání a převzetí Díla jsou Zhotovitel i Objednatel povinni sepsat protokol, v jehož závěru Objednatel prohlásí, zda Dílo přijímá nebo nepřijímá, a pokud ne, tak z jakých důvodů.

9. ZMĚNY LHŮT PLNĚNÍ

- 9.1. Lhůty plnění se prodlužují o dobu, po kterou trvá nemožnost plnění ze strany Zhotovitele pro důvody spočívající na straně Objednatele nebo způsobené mimo zavinění obou Smluvních stran, přičemž takové prodloužení je podmíněno neprodleným písemným oznámením vzniku takové nemožnosti plnění Objednateli. Oznámení musí obsahovat
- a) věcné vymezení důvodu nemožnosti plnění a
 - b) okamžik vzniku okolnosti, pro kterou vznikla předmětná nemožnost plnění.
- 9.2. Prodloužení lhůty plnění pak trvá do té doby, než pomine oznámená nemožnost plnění, přičemž Zhotovitel se pominutí zavazuje písemně oznámit Objednateli bez zbytečného odkladu po tom, co nastane.

ČÁST VI.: PROVÁDĚNÍ DÍLA

10. POVINNOSTI OBJEDNATELE

- 10.1. Objednatel poskytne Zhotoviteli součinnost potřebnou pro provedení Díla, zejména mu předá potřebné doklady, zabezpečí plnění povinností, které na sebe převzal, či které vyplývají z potřeby Díla, zúčastní se jednání, na nichž je jeho účast žádoucí, a poskytne Zhotoviteli informace potřebné pro řádné provádění Díla.
- 10.2. Objednatel je povinen řádně a včas provedené Dílo převzít a včas hradit Zhotoviteli jeho oprávněné a řádně doložené finanční nároky, vzniklé v důsledku plnění Smlouvy.
- 10.3. Objednatel pověřil poskytováním součinnosti za Objednatele osoby, které jmenovitě určuje v příloze Smlouvy (Realizační tým Objednatele). Změna těchto osob je možná prostým písemným oznámením Zhotoviteli.

11. POVINNOSTI ZHOTOVITELE

- 11.1. Zhotovitel je povinen provést Dílo na svůj náklad a své nebezpečí ve smluvené době jako celek v souladu s touto Smlouvou a Závažnými podklady.
- 11.2. Zhotovitel je povinen při realizaci Díla zachovávat principy rovných příležitostí, rovnosti mužů a žen, princip nediskriminace a dbát ochrany životního prostředí.

- 11.3. Případy zásahu vyšší moci nebo výjimečné okolnosti, které mají vliv na plnění Smlouvy, oznámí Zhotovitel Objednateli nejpozději **do pěti pracovních dnů** ode dne, kdy tak může učinit. K oznámení přiloží odpovídající důkazy.
- 11.4. Zhotovitel je povinen umožnit výkon technického dozoru stavebníka (TDI) a autorský dozor projektanta (AD), případně výkon činnosti koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (BOZP), pokud to stanoví Objednatel nebo právní předpis.
- 11.5. Provedením části díla, může Zhotovitel pověřit třetí osobu (dále jen jako „**Podzhotovitel**“), a to v rozsahu dle přílohy této Smlouvy (Podzhotovitelské schéma), přičemž za výsledek těchto činností, tj. za plnění Díla včetně odpovědnosti za škody, odpovídá Objednateli stejně, jako by je provedl sám. Zhotovitel není bez předchozího souhlasu Objednatele oprávněn pověřit provedením Díla nebo jeho části jinou osobu, než uvedenou v příloze této Smlouvy (Podzhotovitelské schéma). V případě pochybností o udělení souhlasu nese důkazní břemeno Zhotovitel.
- 11.6. Změna Podzhotovitele, prostřednictvím kterého Zhotovitel prokázal v zadávacím řízení Veřejné zakázky plnění část kvalifikace, je možná pouze z vážných důvodů a za předpokladu doložení příslušné části kvalifikace ve stejném či větším rozsahu novým Podzhotovitelem a současně až po předchozím písemném schválení Objednatelem.
- 11.7. Zhotovitel pověřil realizací hlavních činností při provádění Díla osoby, které jmenovitě určuje v příloze Smlouvy (Realizační tým Zhotovitele). Změna těchto osob je možná pouze po předchozím písemném schválení Objednatelem a za podmínky nahrazením pracovníka stejné nebo vyšší kvalifikace a zkušeností.
- 11.8. Zhotovitel provede práce dle této Smlouvy kompletně, kvalitně a ve smluvených lhůtách plnění. Kvalita prováděných prací bude odpovídat systému jakosti daného ČSN EN ISO. Veškeré materiály a dodávky ke zhotovení Díla zajistí Zhotovitel tak, aby odpovídaly platným technickým normám.
- 11.9. Zhotovitel se bude při své činnosti řídit ujednáními této Smlouvy, Závaznými podklady, pokyny Objednatele, zápisy a dohodami na úrovni statutárních orgánů Smluvních stran a rozhodnutími a vyjádřeními veřejnoprávních orgánů.
- 11.10. Zhotovitel bude řádně udržovat veřejné komunikace v prostoru Staveniště a okolí, neprodleně odstraní veškerá jejich zničení a poškození.
- 11.11. Zhotovitel bude při své činnosti minimalizovat negativní dopady ze své stavební činnosti na okolí.

- 11.12. Zhotovitel zajistí pro vlastní provoz zařízení Staveniště, které vyklidí do lhůty stanovené touto Smlouvou. Po tomto termínu je Zhotovitel oprávněn ponechat na Staveništi pouze zařízení a materiál, nutný k odstranění vad a nedodělků, bude-li s nimi dílo Objednavatelem převzato, případně zařízení a materiál potřebný ke splnění podmínek kolaudačního řízení.
- 11.13. Zhotovitel zajistí na své náklady veškeré provozní i komplexní zkoušky.
- 11.14. Zhotovitel souhlasí s tím, že si ponechá Dílo ve své péči až do převzetí Objednatelem.
- 11.15. Zhotovitel zajistí účast svých zmocněných odpovědných zástupců na pravidelných kontrolních poradách, jejichž termíny budou oznámeny přípisem Objednatele.
- 11.16. Zhotovitel se zavazuje dodržovat platební povinnost vůči svým podzhotovitelům.
- 11.17. Zhotovitel vypracuje na své náklady a předá dvě vyhotovení realizační dokumentace Objednateli a jeho případné připomínky k této dokumentaci se zavazuje akceptovat. Jestliže se bude tato dokumentace odchylovat od řešení v Projektové dokumentaci, musí tyto odchylky projednat a odsouhlasit se zhotovitelem Projektové dokumentace a s Autorským dozorem. Zhotovitel předloží toto projednání Objednateli prostřednictvím zástupce Objednatele s jeho stanoviskem.
- 11.18. Zhotovitel je povinen si sám a na své náklady zajistit projednání záborů veřejného prostranství a dopravních opatření spojených s realizací díla (DIR + DIO).
- 11.19. Povinností Zhotovitele je na vlastní náklady označit staveniště info tabulemi dle manuálu kodifikujícího standardy tvorby informačních panelů pro stavby, jejichž investorem je Objednatel.
- 11.20. Zhotovitel se zavazuje, že až do dokončení a předání Díla bez vad a nedodělků bude mít veškerá oprávnění nezbytná k provedení Díla.

12. KONTROLA PROVÁDĚNÍ DÍLA

- 12.1. Zhotovitele je povinen účastnit se kontrolních dnů.
- 12.2. Zhotovitel se zavazuje k součinnosti (koordinaci) se zodpovědným zástupcem Objednatele.

Kontrolní dny

- 12.3. Pro účely kontroly průběhu provádění díla organizuje Zhotovitel kontrolní dny v termínech nezbytných pro řádné provádění kontroly, nejméně však 1x týdně.

- 12.4. Zhotovitel je povinen oznámit konání kontrolního dne písemně nejméně 3 dny před jeho konáním.
- 12.5. Kontrolních dnů se zúčastní zástupci Objednatele (osob vykonávající funkci technického dozoru a autorského dozoru).
- 12.6. Zástupci Zhotovitele jsou povinni se zúčastňovat kontrolních dnů.
- 12.7. Zhotovitel má právo přizvat na kontrolní den své podzhotovitele.
- 12.8. Kontrolní dny vede osoba vykonávající funkci technického dozoru stavebníka (TDI/TDS).
- 12.9. Obsahem kontrolního dne je zejména informace Zhotovitele o postupu prací, kontrola časového a finančního plnění provádění prací, připomínky a podněty osob vykonávajících funkci technického a autorského dozoru a stanovení případných nápravných opatření a úkolů.

Zásady kontroly

- 12.10. Smluvní strany stanovují tyto zásady kontroly provádění Díla:
 - a) Kontrola dodávek: průběžná kontrola jednotlivých dodávek za účelem posuzování souladu Díla s Projektovou dokumentací, materiálové kvality a geometrického provedení díla. Dodávky budou posuzovány při převzetí na Staveništi, kdy Zhotovitel předloží zejména příslušné atesty, revizní zprávy a doklady o vykonaných zkouškách. To se týká i dodávek Podzhotovitelů.
 - b) Kontrola prováděných prací: kontrola provádění stavebních prací včetně technologických postupů.
 - c) Kontroly dle Projektové dokumentace.

13. SPECIFICKÉ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ DÍLA

- 13.1. Objednatel není povinen pro Zhotovitele zajistit jakékoliv zázemí pro provedení Díla (uložení stavebního materiálu a nářadí, šatnu, sociální zařízení atd.).
- 13.2. Napájecí body, měření, způsob úhrady s tím spojených nákladů: odběr elektrické energie bude zajištěn přes vlastní staveništní rozvaděč s pomocným měřením spotřeby elektřiny, odběr vody pak přes vlastní instalovaný vodoměr, vše bude hrazeno a zajištěno Zhotovitelem na vlastní náklady, stav měřidel před začátkem a po skončení prací bude zaznamenán do Stavebního deníku.

- 13.3. Stavební práce budou prováděny s ohledem na okolní občanskou zástavbu, s maximálním omezením šíření hluku, prachu nebo jiných znečišťujících látek do bezprostředního okolí.
- 13.4. Zhotovitel je povinen se řídit doklady vydanými pro realizaci díla a jeho jednotlivých částí a plnit všechny povinnosti z nich vyplývající.
- 13.5. Veškeré stavební a montážní práce budou prováděny pracovníky s příslušnou kvalifikací.
- 13.6. Zhotovitel se zavazuje realizovat práce vyžadující zvláštní způsobilost nebo povolení podle příslušných předpisů osobami, které tuto podmínku splňují.
- 13.7. Zhotovitel odpovídá za zabezpečení předmětu Díla proti vniknutí třetích osob v době realizace Díla i mimo pracovní dobu, Objednatel nenese odpovědnost za případné vniknutí třetích osob na Staveniště a s tím související následky.

14. STAVENIŠTĚ

- 14.1. Staveniště je vymezeno Projektovou dokumentací. Zhotovitel si zajistí na vlastní náklady a vlastním jménem staveniště pro provedení Díla.
- 14.2. Vodné, stočné, elektrickou energii a další média odebraná při provádění Díla hradí Zhotovitel. Zhotovitel zabezpečí na své náklady odběrné místo a měření odběru médií. Odběrná místa budou po celou dobu výstavby přístupná Objednateli a osobě vykonávající technický dozor stavebníka. Pokud bude Zhotovitel odebírat výše uvedená média od Objednatele, uzavře s ním písemnou dohodu o způsobu úhrady za jejich odběr.
- 14.3. Zhotovitel se zavazuje zcela vyklidit a vyčistit Staveniště do 5 dnů od provedení jednotlivé části díla Díla (vyklidit a vyčistí pozemky, na nichž byly provedeny průzkumné geotechnické práce). Při nedodržení tohoto termínu se Zhotovitel zavazuje uhradit Objednateli veškeré náklady a škody, které mu tím vznikly.
- 14.4. Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví všech osob v prostoru Staveniště, za bezpečný přístup ke stávajícím objektům, za dodržování bezpečnostních, hygienických a požárních předpisů, včetně prostoru zařízení Staveniště, a za bezpečnost provozu v prostoru Staveniště.
- 14.5. Zhotovitel se zavazuje udržovat na převzatém Staveništi pořádek a čistotu, na svůj náklad odstraňovat odpady a nečistoty vzniklé jeho činností, a to v souladu s požadavky uvedenými v Projektové dokumentaci a příslušnými předpisy, zejména ekologickými a o likvidaci odpadů.

- 14.6. Zhotovitel se zavazuje na své náklady řádně označit Staveniště v souladu s právními předpisy.
- 14.7. Zařízení Staveniště zabezpečí zhotovitel v souladu se svými potřebami, Projektovou dokumentací předanou Objednatelem a s požadavky Objednatele a vlastníků nebo uživatelů dotčených pozemků.
- 14.8. Zhotovitel je povinen zajistit v rámci zařízení Staveniště podmínky pro výkon funkce autorského dozoru projektanta a technického dozoru stavebníka, případně činnost koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, a to v přiměřeném rozsahu.

15. STAVEBNÍ DENÍK

- 15.1. Zhotovitel povede ode dne převzetí Staveniště stavební deník (dále jen jako „**Stavební deník**“).
- 15.2. Obsahové náležitosti Stavebního deníku jsou dány přílohou č. 16 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci stavby, v platném znění (dále jen jako „**vyhláška o dokumentaci staveb**“).
- 15.3. Zhotovitel povede ode dne zahájení stavby Stavební deník v souladu s ustanovením § 157 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále jen jako „**stavební zákon**“), a v souladu s vyhláškou o dokumentaci staveb.
- 15.4. Stavební deník musí, mimo náležitosti vymezené v ustanovení § 157 stavebního zákona a přílohou č. 16 vyhlášky o dokumentaci staveb, obsahovat také následující údaje:
 - a) název, adresu sídla a IČO Objednatele včetně jmenného seznamu osob oprávněných za Objednatele provádět zápisy do stavebního deníku s uvedením jejich kontaktů a podpisového vzoru;
 - b) název, adresu sídla a IČO Zhotovitele včetně jmenného seznamu osob oprávněných za Zhotovitele provádět zápisy do stavebního deníku s uvedením jejich kontaktů a podpisového vzoru;
 - c) název, sídlo a IČO zpracovatele Projektové dokumentace;
 - d) název, sídlo a IČO všech podzhotovitelů;
 - e) jména, příjmení a funkce dalších osob oprávněných k provádění záznamů do stavebního deníku;
 - f) seznam nebo odvolávky na dokumenty a doklady ke stavbě;

- g) změny dodavatelů nebo odpovědných osob během výstavby;
 - h) zřízení, provozování a odstranění dočasných objektů zařízení staveniště.
- 15.5. Zápisy do stavebního deníku provádí Zhotovitel formou denních záznamů. Zhotovitel je povinen veškeré okolnosti rozhodné pro plnění Díla zapsat v ten den, kdy nastaly nebo nejpozději následující den, kdy se na stavbě pracuje.
- 15.6. Zápisy do stavebního deníku se provádí v jednom originále a dvou čitelných kopiích. Originál zápisů je Zhotovitel povinen předat Objednateli po provedení Díla. První kopii zápisů přebírá průběžně Objednatel nebo jím pověřený zástupce. Druhá kopie zůstává Zhotoviteli.
- 15.7. Zhotovitel je povinen zajistit přístupnost stavebního deníku kdykoliv v průběhu pracovní doby oprávněným osobám Objednatele, případně jiným osobám oprávněným do stavebního deníku zapisovat.
- 15.8. Je-li na Díle vykonávána funkce technického dozoru stavebníka jako občasná, je Zhotovitel povinen Objednatele prokazatelně informovat o skutečnostech, které vyžadují vyjádření osoby vykonávající funkci technického dozoru stavebníka tak, aby se osoba vykonávající funkci stavebního dozoru stavebníka mohla vyjádřit v termínu podle předchozího odstavce.

16. PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ DOKONČENÉHO DÍLA

- 16.1. Objednatel převezme po dokončení Dílo, případně jeho části.
- 16.2. Přejímací řízení bude Objednatelem zahájeno do 10 pracovních dnů po obdržení písemné výzvy Zhotovitele.
- 16.3. O předání Díla nebo jeho části bude sepsán protokol o předání a převzetí Díla. Protokol sepíše Objednatel a bude obsahovat:
- a) označení Díla;
 - b) označení Objednatele a Zhotovitele Díla;
 - c) číslo a datum uzavření Smlouvy o dílo;
 - d) zahájení a dokončení prací na zhotovovaném Díle;
 - e) prohlášení Objednatele, že Dílo přijímá nebo nepřijímá a soupis případných vad a nedodělků;
 - f) datum a místo sepsání zápisu;
 - g) jména a podpisy zástupců Objednatele a Zhotovitele;

- h) seznam převzaté dokumentace;
 - i) soupis nákladů od zahájení po dokončení Díla;
 - j) termín vyklizení Staveniště; a
 - k) datum ukončení záruky na Dílo.
- 16.4. Zhotovitel je povinen předat kompletní geologickou dokumentaci v souladu s TP 76 MD ČR, ČSN 736133 a vyhláškou č. 368/2004 Sb., podle skutečného stavu provedených prací, včetně její digitální formy pro možnost dalšího využití (dle doporučení předpisu C4 ŘSD, verze 5.0):
- geologickou dokumentaci vč. fotodokumentace,
 - vyhodnocení laboratorních zkoušek,
 - vyhodnocení polních zkoušek a měření
 - orientační výpočty stability svahů zářezů a násypů a výpočet velikosti sedání podloží násypů,
 - geodetické zaměření,
 - ověření zářezů v trase jako vhodných zemníků s ověřením vlastností sypaniny,
 - vytipování zemníků sypaniny v okolí trasy,
 - závěrečnou zprávu vč. doporučení založení jednotlivých objektů – zářezů, násypů mostních objektů,
 - doklady o předání geologické dokumentace České geologické službě – Geofondu.
- 16.5. Zhotovitel také předá Objednateli doklady o řádném provedení Díla dle technických norem a předpisů a doklad o likvidaci odpadu.
- 16.6. Zhotovitel a Objednatel jsou oprávněni uvést v zápise cokoli, co budou považovat za nutné.
- 16.7. Objednatel přizve k předání a převzetí Díla osoby vykonávající funkci technického dozoru stavebníka (TDI), případně také autorského dozoru projektanta (AD).

ČÁST VII.: JAKOST DÍLA A ODPOVĚDNOST ZHOTOVITELE

17. JAKOST DÍLA

- 17.1. Zhotovitel se zavazuje k tomu, že celkový souhrn vlastností provedeného Díla bude dávat schopnost uspokojit stanovené potřeby, tj. využitelnosti, bezpečnosti, bezporuchovosti, udržitelnosti, hospodárnosti, ochrany životního prostředí atd.

Ty budou odpovídat platné právní úpravě, technickým normám a Závazným podkladům.

- 17.2. Kvalita dodávaných materiálů a konstrukcí bude dokladována předepsaným způsobem při kontrolních prohlídkách a při předání a převzetí Díla.
- 17.3. Smluvní strany se dohodly na I. jakosti Díla.

18. ODPOVĚDNOST ZHOTOVITELE ZA PODZHOTOVITELE

- 18.1. Pověřil-li Zhotovitel provedením části Díla jinou osobu (tj. podzhotovitele/ poddodavatele) (dále jen jako „**Podzhotovitel**“), má Zhotovitel odpovědnost jako by Dílo prováděl sám. Zhotovitel je v takovém případě povinen v podzhotovitelské smlouvě zajistit, aby byl Podzhotovitel povinen spolupůsobit při provádění kontroly plnění. Tato povinnost se přiměřeně vztahuje i na Podzhotovitele v dalších úrovní podzhotovitelského řetězce.

19. ZÁRUČNÍ A REKLAMAČNÍ PODMÍNKY

Záruka na Dílo

- 19.1. Dílo má vady, jestliže provedení Díla neodpovídá požadavkům uvedeným ve Smlouvě vztahujícím se k provedení Díla (dále jen jako „**Vady díla**“).
- 19.2. Zhotovitel odpovídá za Vady díla, které má Dílo v době předání.
- 19.3. Zhotovitel odpovídá za Vady díla, které se vyskytly v záruční době (dále jen jako „**Záruční doba**“).
- 19.4. V záruční době Zhotovitel neodpovídá za Vady díla, které vznikly nedodržováním nebo porušením předpisů o provozu a údržbě.
- 19.5. Za Vady díla, které se projevily po záruční době, odpovídá Zhotovitel jen tehdy, pokud jejich příčinou bylo porušení jeho povinností.
- 19.6. Zhotovitel poskytuje na provedené stavební práce, dodávky a služby záruku **v délce 36 měsíců**.
- 19.7. Záruční doba začíná plynout ode dne předání a převzetí celého Díla bez vad a nedodělků a po nabytí právní moci kolaudačního souhlasu na celou Stavbu.
- 19.8. Záruční doba neběží po dobu, po kterou nemůže Objednatel Dílo pro Vadu díla řádně užívat.

Reklamační podmínky

- 19.9. Vyskytne-li se v průběhu záruční doby Vada díla nebránící jeho provozu, je Objednatel povinen bezodkladně oznámit Zhotoviteli její výskyt. Jakmile Objednatel odeslal toto písemné oznámení, má se za to, že požaduje bezplatné odstranění vady.
- 19.10. Zhotovitel započne s odstraněním Vady nebránící užívání díla do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o Vadě, pokud se Smluvní strany nedohodnou jinak.
- 19.11. V případě havárie nebo Vady bránící provozu Díla započne s odstraněním vady do 48 hod. ode dne uplatnění Vady.
- 19.12. Vada (její oznámení) bude Objednatelem uplatněna datovou schránkou, faxem, e-mailem nebo poštou.
- 19.13. Oznámení o vadě musí mj. obsahovat stručný popis vzniklé Vady, místo a způsob, jakým k závadě došlo a jak se projevuje.
- 19.14. Objednatel je povinen umožnit Zhotoviteli odstranění Vady.
- 19.15. Objednatel je povinen zajistit během odstraňování záruční Vady přítomnost odpovědného zástupce provozovatele Díla.
- 19.16. V případě, že Zhotovitel nezačne s odstraněním Vady dle tohoto článku, je Objednatel oprávněn objednat odstranění vady u třetí osoby. Zhotovitel je pak povinen uhradit náklady na odstranění vady, a to do 14 dnů od předložení jejich vyúčtování Objednatelem.
- 19.17. Provedenou opravu Vady Zhotovitel Objednateli předá. Na provedenou opravu poskytne Zhotovitel záruku odpovídající celé původní délce záruční doby. Běh této záruční doby neskončí před uplynutím záruční doby na celé Dílo.
- 19.18. V případě vzniku škody při odstraňování záruční Vady, je Zhotovitel povinen ji nahradit v plné výši, a to do 3 dnů od jejich uplatnění Objednatelem.

20. ODPOVĚDNOST ZA ŠKODU

- 20.1. Odpovědnost za škodu na zhotovovaném Díle nebo jeho části nese Zhotovitel v plném rozsahu až do dne předání a převzetí celého Díla bez vad a nedodělků.
- 20.2. Zhotovitel nese odpovědnost původce odpadů, zavazuje se nezpůsobovat únik ropných, toxických či jiných škodlivých látek na Stavbě.
- 20.3. Zhotovitel je povinen nahradit Objednateli škodu v plné výši, která vznikla při realizaci Díla, bez ohledu na zavinění.

- 20.4. Zhotovitel nenese odpovědnost v případě vzniku zvláštních rizik např. války, vojenské operace, invaze, povstání, revoluce, nepokojů, občanské války, vojenského převratu, tlakové vlny letadlem a ostatních vzdušných prostředků, šarvátek, porušení veřejného pořádku atd.
- 20.5. Škodu je Objednatel oprávněn započíst proti pohledávce Zhotovitele. V případě, že taková pohledávka neexistuje, bude Objednatel vystavena a Zhotovitelem uhrazena faktura dle platebních podmínek obdobně.

ČÁST VIII.: ZAJIŠTĚNÍ A UTVRZENÍ ZÁVAZKU ZE SMLOUVY

21. POJIŠTĚNÍ ZHOTOVITELE

Pojištění obecné odpovědnosti Zhotovitele

- 21.1. Zhotovitel se zavazuje mít sjednáno pojištění odpovědnosti za újmu z výkonu podnikatelské činnosti způsobenou třetí osobě s limitem pojistného plnění ve výši **alespoň 10 000 000,- Kč** (dále jen jako „**Pojištění obecné odpovědnosti**“).
- 21.2. Pojištění obecné odpovědnosti musí zahrnovat pojištění odpovědnosti Zhotovitele za majetkovou a nemajetkovou újmu vzniklou jinému (Objednateli či třetí osobě) z výkonu podnikatelské činnosti.
- 21.3. Zhotovitel se zavazuje udržovat Pojištění obecné odpovědnosti v platnosti ode dne účinnosti této Smlouvy do alespoň 14 dnů po podpisu Protokolu o převzetí díla bez vad a nedodělků.
- 21.4. Originál nebo úředně ověřenou kopii pojistné smlouvy zahrnující Pojištění obecné odpovědnosti se zavazuje Zhotovitel předat Objednateli nejpozději ke dni uzavření této Smlouvy. Předložení pojistné smlouvy lze nahradit originálem nebo úředně ověřenou kopií pojistky vydané pojistitelem.

22. FINANČNÍ ZÁRUKA ZA PROVÁDĚNÍ DÍLA A ZA ZÁRUČNÍ VADY

Finanční záruka za řádné a včasné provádění Díla

- 22.1. Zhotovitel při uzavření této Smlouvy poskytuje Objednateli finanční záruku za řádné provedení a dokončení Díla, a to ve výši 550 000,- Kč, vystavenou bankou s platnou bankovní licencí udělenou Českou národní bankou (dále jen jako „**Bankovní záruka na provedení díla**“).

- 22.2. Bankovní záruka na provedení díla kryje finanční nároky Objednatele za Zhotovitelem (zejména zákonné či smluvní sankce, náhradu škody) vzniklé Objednateli z důvodů porušení povinností Zhotovitele plynoucích z uzavřené Smlouvy týkajících se řádného a včasného provedení Díla, zejména jeho provedení v předepsané kvalitě a smluvené lhůtě.
- 22.3. Bankovní záruka na provedení díla musí obsahovat číslo této Smlouvy a být sjednána
- a) na riziko a náklady Zhotovitele,
 - b) ve prospěch Objednatele,
 - c) jako neodvolatelná a nepodmíněná a
 - d) splatná na první výzvu Zadavatele.
- 22.4. Zhotovitel se zavazuje udržovat Bankovní záruku na provedení díla v platnosti ode dne účinnosti této Smlouvy do alespoň 14 dnů po podpisu Protokolu o převzetí díla bez vad a nedodělků.
- 22.5. Originál Bankovní záruky na provedení díla se zavazuje Zhotovitel předat Objednateli nejpozději ke dni uzavření této Smlouvy.

Finanční záruka za Vady díla

- 22.6. Zhotovitel se zavazuje nejpozději při podpisu Protokolu o převzetí díla bez vad a nedodělků poskytnout Objednateli finanční záruku za Vady díla, které se vyskytnou v Záruční době, a to ve výši 380 000,- Kč, vystavenou bankou s platnou bankovní licencí udělenou Českou národní bankou (dále jen jako „**Bankovní záruka na záruční vady**“).
- 22.7. Bankovní záruka na záruční vady kryje finanční nároky Objednatele za Zhotovitelem (zejména náklady na odstranění Vady díla, zákonné či smluvní sankce, náhradu škody) vzniklé Objednateli z důvodů porušení povinností Zhotovitele plynoucích ze záručních a reklamačních podmínek uvedených v této Smlouvě.
- 22.8. Bankovní záruka na záruční vady musí obsahovat číslo této Smlouvy a být sjednána
- a) na riziko a náklady Zhotovitele,
 - b) ve prospěch Objednatele,
 - c) jako neodvolatelná a nepodmíněná a
 - d) splatná na první výzvu Zadavatele.
- 22.9. Zhotovitel se zavazuje udržovat Bankovní záruku na záruční vady v platnosti ode dne podpisu Protokolu o převzetí díla bez vad a nedodělků až do skončení Záruční doby.

- 22.10. Originál Bankovní záruky na záruční vady se zavazuje Zhotovitel předat Objednateli nejpozději ke dni podpisu Protokolu o převzetí díla bez vad a nedodělků.

23. SMLUVNÍ SANKCE

Uplatnění práva na smluvní pokutu nebo úrok z prodlení

- 23.1. Je-li podle Smlouvy sjednána smluvní pokuta nebo úrok z prodlení, je jejich uplatnění na vůli oprávněné Smluvní strany.
- 23.2. Uplatněním smluvní pokuty nebo úroku z prodlení nejsou dotčena práva z odpovědnosti za způsobenou újmu nebo z odpovědnosti za Vadu díla.
- 23.3. Smluvní pokuty je Objednatel oprávněn započíst proti pohledávce Zhotovitele. V případě, že taková pohledávka neexistuje, bude Objednatel vystavena a Zhotovitelem uhrazena faktura ve lhůtě stanovené v této Smlouvě.

Smluvní pokuty

- 23.4. Objednatel je oprávněn účtovat Zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 0,1 % z Ceny díla za každý i započatý den prodlení s jeho dokončením a Zhotovitel je povinen smluvní pokutu uhradit.
- 23.5. Objednatel je oprávněn účtovat Zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 2.500,- Kč za každý i započatý den prodlení s vyklizením a vyčištěním staveniště a Zhotovitel je povinen smluvní pokutu uhradit.
- 23.6. Objednatel je oprávněn účtovat Zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 2.000,- Kč za každý i započatý den prodlení s nástupem na odstranění záruční vady nebránící užívání Díla a Zhotovitel je povinen smluvní pokutu uhradit.
- 23.7. Objednatel je oprávněn účtovat Zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč za každý i započatý den prodlení s nástupem na odstranění havárie Díla a Zhotovitel je povinen smluvní pokutu uhradit.
- 23.8. Objednatel je oprávněn účtovat Zhotoviteli smluvní pokutu ve výši do 5.000,- Kč za každé jednotlivé porušení povinnosti stanovené touto Smlouvou a Zhotovitel je povinen smluvní pokutu uhradit, nevztahuje-li se na takové porušení jiná sankce podle tohoto článku.

Úrok z prodlení

- 23.9. Zhotovitel je oprávněn účtovat Objednateli úrok z prodlení ve výši stanovené právními předpisy ke dni počátku prodlení Objednatele s úhradou faktury za každý i započatý den prodlení.

ČÁST IX.: OSTATNÍ A ZÁVĚREČNÁ UJEDNÁNÍ

24. OSTATNÍ USTANOVENÍ

Závazek k řešení sporů ze Smlouvy a Salvátorská klauzule

- 24.1. Smluvní strany se zavazují řešit případné spory vzniklé z této Smlouvy zásadně smírnou cestou. Všechny spory vyplývající z této Smlouvy a s touto Smlouvou související, a to včetně sporů týkajících se její platnosti, se budou řešit u věcně a místě příslušného soudu v České republice.
- 24.2. Smluvní strany se dohodly na tom, že v rozsahu, ve kterém to připouští právní předpisy, je místně příslušným soudem ve všech případech soud Objednatele.
- 24.3. Neplatnost některého ustanovení této Smlouvy nemá za následek neplatnost celé Smlouvy.
- 24.4. Pokud jakýkoliv závazek vyplývající z této Smlouvy, avšak netvořící její podstatnou náležitost, je nebo se stane neplatným nebo nevymahatelným jako celek nebo jeho část, je plně oddělitelným od ostatních ustanovení této Smlouvy a taková neplatnost nebo nevymahatelnost nemá nebo nebude mít žádný vliv na platnost a vymahatelnost jakýchkoliv ostatních závazků z této Smlouvy. Smluvní strany se zavazují v rámci této Smlouvy nahradit formou dodatku k této Smlouvě tento neplatný nebo nevymahatelný oddělitelný závazek takovým novým platným a vymahatelným závazkem, jehož předmět bude v nejvyšší možné míře odpovídat předmětu původního oddělitelného závazku.

Změny Smlouvy

- 24.5. Zhotovitel nemůže bez předchozího souhlasu Objednatele postoupit svá práva a povinnosti plynoucí z této Smlouvy třetí osobě.
- 24.6. Tuto Smlouvu mohou Smluvní strany změnit pouze formou písemných dodatků, které budou vzestupně číslovány, výslovně prohlášeny za dodatek této Smlouvy a podepsány oprávněnými zástupci Smluvních stran, nestanoví-li tato Smlouva výslovně, že není třeba dodatků uzavřít.
- 24.7. Závazek ze Smlouvy o dílo nelze podstatně změnit. Podstatnou změnou závazku ze Smlouvy o dílo je taková změna smluvních podmínek, která by
- a) umožnila účast jiných dodavatelů nebo by mohla ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, pokud by zadávací podmínky původního zadávacího řízení odpovídaly této změně;

- b) měnila ekonomickou rovnováhu závazku ze Smlouvy ve prospěch Zhotovitele; nebo
- c) vedla k významnému rozšíření rozsahu Díla.

Ukončení Smlouvy

24.8. Smluvní strany mohou ukončit smluvní vztah vzájemnou písemnou dohodou.

24.9. Smluvní vztah lze také ukončit

- a) písemnou výpovědí Objednatele s 1měsíční výpovědní dobou, a to i bez uvedení důvodu,
- b) písemnou výpovědí Zhotovitele s 1měsíční výpovědní dobou, a to v případě, že Zhotovitel neobdrží od Objednatele pokyn k bytí dílčímu plnění ze Smlouvy nejméně po dobu 1 roku od okamžiku ukončení posledního plnění nebo uzavření Smlouvy, pokud nebylo plněno ze Smlouvy vůbec.

Výpovědní doba začíná běžet dnem následujícím po dni doručení výpovědi druhé Smluvní straně.

Zhotovitel je ve výpovědní době povinen provést pouze takové stavební práce, dodávky a služby, které vedou k řádnému dočasnému přerušení provádění Díla (tzv. zakonzervování stavby).

Smluvní strany se v případě výpovědi zavazují k vzájemnému vyúčtování nákladů, které jsou tímto způsobem ukončení smluvního vztahu způsobeny.

- 24.10. Objednatel je také oprávněn od Smlouvy odstoupit, nastanou-li skutečnosti uvedené v ustanovení § 223 ZZVZ.
- 24.11. Těmito ustanoveními nejsou dotčeny zvláštní důvody ukončení smluvního závazku stanovené obecnými či zvláštními právními předpisy.
- 24.12. Platí, že při ukončení Smlouvy před jejím úplným splněním zůstávají, bez ohledu na způsob jejího ukončení, v platnosti a účinnosti ustanovení Smlouvy, na jejichž zachování leží oprávněný zájem Objednatele (zejm. záruční podmínky, náhrada škody).

Ostatní ustanovení

- 24.13. Smluvní strany si sdělily všechny skutkové a právní okolnosti, o nichž ke dni uzavření Smlouvy věděly nebo vědět musely, a které jsou relevantní ve vztahu k uzavření Smlouvy. Kromě ujištění, která si Smluvní strany poskytly ve Smlouvě, nebude mít žádná ze Smluvních stran žádná další práva a povinnosti v souvislosti s jakýmkoliv

skutečnostmi, které vyjdou najevo a o kterých neposkytla protější Smluvní strana informace při jednání o Smlouvě. Výjimkou budou případy, kdy daná Smluvní strana úmyslně uvedla protější Smluvní stranu ve skutkový omyl ohledně Předmětu smlouvy.

- 24.14. Smluvní strany shodně prohlašují, že si Smlouvu před jejím podpisem přečetly a že byla uzavřena po vzájemném projednání podle jejich pravé a svobodné vůle určitě, vážně a srozumitelně, nikoliv v tísní nebo za nápadně nevýhodných podmínek, a že se dohodly o celém jejím obsahu, což stvrzují svými podpisy.
- 24.15. Práva Smluvních stran vyplývající z této Smlouvy či jejího porušení se promlčují ve lhůtě 10 let ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé.

25. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Ochrana osobních údajů (GDPR)

- 25.1. Smluvní strany berou na vědomí, že tato Smlouva obsahuje jejich osobní údaje, a ujednávají si, že s jejich uvedením souhlasí. Smluvní strany berou taktéž na vědomí, že ochranu osobních údajů upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), ve znění pozdějších předpisů. Ochrana osobních údajů v této Smlouvě obsažených se řídí tímto nařízením.

Poskytování Smlouvy a součinnost při kontrole

- 25.2. Smluvní strany ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, berou na vědomí, že Objednatel je povinným subjektem ve smyslu tohoto zákona, a pro tento účel si sjednávají, že obě souhlasí s poskytováním veškerých informací obsažených v této Smlouvě žadatelům.
- 25.3. Smluvní strany výslovně souhlasí, aby Smlouva byla uvedena v Centrální evidenci smluv (CES) vedené Objednatelem, která je veřejně přístupná a která obsahuje údaje o Smluvních stranách, předmětu Smlouvy, číselném označení Smlouvy, datech jejího podpisu a plný text Smlouvy. Smluvní strany výslovně prohlašují, že skutečnosti uvedené ve Smlouvě nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, a udělují svolení k jejich užití a zveřejnění bez stanovení jakýchkoliv dalších podmínek.

Platnost, účinnost a uveřejnění Smlouvy

- 25.4. Smlouva nabývá platnosti dnem připojení platného uznávaného elektronického podpisu dle zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen jako „**zákon o službách vytvářejících důvěru**“), do této Smlouvy a všech jejích jednotlivých příloh, nejsou-li součástí jediného elektronického dokumentu (tj. všech samostatných souborů tvořících v souhrnu Smlouvu), oběma Smluvními stranami (poslední z nich).
- 25.5. Smlouva nabývá účinnosti dnem jejího uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, přičemž toto uveřejnění provede Objednatel. Smlouvu je oprávněn uveřejnit v registru smluv též Zhotovitel, přičemž v takovém případě je o tom povinen Objednatele bez zbytečného odkladu uvědomit.
- 25.6. Na důkaz svého souhlasu s obsahem Smlouvy k ní Smluvní strany připojily své uznávané elektronické podpisy dle zákona o službách vytvářejících důvěru, a určily, že tímto způsobem uzavřely Smlouvu.

Doložka schválení Smlouvy

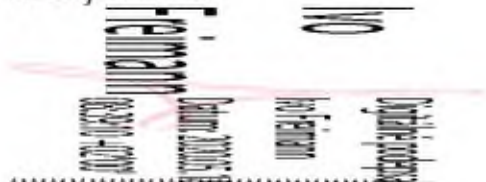
- 25.7. V souladu s ustanovením § 43 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, tímto Objednatel potvrzuje, že uzavření Smlouvy schválila Rada hlavního města Prahy usnesením č. 172 dne 3. 2. 2020.

Přílohy Smlouvy

- 25.8. Součástí této Smlouvy jsou následující přílohy:
- příloha č. 1 Smlouvy: Specifikace díla a kalkulace ceny (soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr)
 - příloha č. 2 Smlouvy: stanoviska EIA
 - příloha č. 3 Smlouvy: Podzhotovitelské schéma
 - příloha č. 4 Smlouvy: Harmonogram stavebních prací, dodávek a služeb
 - příloha č. 5 Smlouvy: Realizační tým Objednatele
 - příloha č. 6 Smlouvy: Realizační tým Zhotovitele

V Praze dne

za Objednatele:



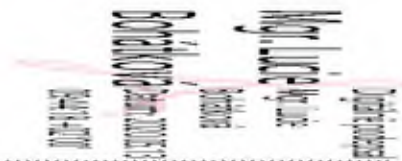
Ing. Ivo Freimann
pověřený řízením odboru investičního
Magistrátu hlavního města Prahy
(podepsáno elektronicky)

V Praze dne

za Zhotovitele:



Ing. Petr Kučera
člen představenstva a ředitel
společnosti SG Geotechnika a.s.
(podepsáno elektronicky)



Mgr. Lucie Bohátková
členka představenstva a obchodní
ředitelka společnosti SG Geotechnika a.s.
(podepsáno elektronicky)

Soubor staveb č. 0081 MO Pelc/Tyrolka – Balabenka, č. 0094 MO Balabenka – Štěrboholská radiála
a č. 8313 Libeňská spojka

příloha č. 1 Smlouvy: Specifikace díla a kalkulace ceny (soupis stavebních prací, dodávek a
služeb s výkazem výměr)

SOUPIS PRACÍ MO 0081

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka		Výkon / dodávka prací	0081	jedn.	jedn. cena	cena Kč
1.		VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE				
1.1.		A- VRTNÉ PRÁCE				
1.1.1.	1	Jádrové vrty vrtané TK	19xJ, 3xHJ			
1.1.1.	1	Jádrové vrty vrtané dvojčloutou jádrovkou DIA korunkami s výplachem	290	bm	1 650	163 350
1.1.1.	2	Vrty bezjádrové (valivé dlatě, spirál)	161	bm	3 850	619 850
1.1.1.	3	Návrtý pro přesímetrické zkoušky vrtané dvojčloutou jádrovkou (Ø76 mm)	24	bm	1 250	30 000
1.1.1.	4	Přibírka HG vrtu na Ø165 mm	6	bm	4 000	24 000
1.1.1.	5	Kopané šachlice (do 3 m), včetně likvidace	39	bm	950	37 050
1.1.1.	6	Předkopy a předvrty	22	ks	4 500	99 000
1.1.1.	7					0
1.2.		B- SOUVISEJÍCÍ PRÁCE				
1.2.1.	1	Příprava sondážního pracoviště	17	prac.	2 500	42 500
1.2.2.	2	Příprava sondážního pracoviště v obtížném přístupném terénu	5	prac.	5 000	25 000
1.2.3.	3	Provozni pažení a odpažení vrtů	99	bm	350	34 650
1.2.4.	4	Osazení zhlaví vrtu (HG, inklino) - standard	0	ks		0
1.2.5.	5	Osazení zhlaví vrtu (HG, inklino) - zapuštěný - polozdrný	3	ks	3 500	10 500
1.2.6.	6	Vystrojení HG vrtu PVC pažnicí Ø125 mm, obsyp, těsnění	63	bm	750	47 250
1.2.7.	7	Vystrojení inklinovrtu, drážkovanou pažnicí	0	bm		0
1.2.8.	8	Likvidace vrtů hutným záhozem	235	m	100	23 500
1.2.9.	9	Likvidace vrtů jihozápadním těsněním	16	m	300	4 800
1.2.10.	10	Skartace vrtového jádra	290	m	75	21 750
1.2.11.	11	Doprava vrtné a doprovodné techniky	300	km	45	13 500
1.2.12.	12	DIO-DIR	1	sou	10 000	10 000
1.2.13.	13	Oprava vozovky - živice	3	ks	5 000	15 000
1.2.14.	14	Náhrady škod na pozemcích	22	ks	5 000	110 000
1.3.		C- ODBĚR VZORKŮ				
1.3.1.	1	Odběr vzorků zemin / hornin - porušené - třída 3B	6	ks	70	420
1.3.2.	2	Odběr vzorků zemin / hornin - technologické - třída 3B	4	ks	300	1 200
1.3.3.	3	Odběr vzorků zemin / hornin - neporušené - třída 1 (2) A - vlačným břitovým odběrákem	2	ks	950	1 900
1.3.4.	4	Odběr vzorků zemin / hornin - neporušené - třída 1 (2) A - z vrtového jádra vrtaného dvojčloutou jádrovkou	26	ks	200	5 200
1.3.5.	5	Odběr vzorků zemin (hornin) - agresivita tuhého prostředí	0	ks		0
1.3.6.	6	Odběr vzorků zemin / hornin - kontaminace (směsné)	2	ks	300	600
1.3.7.	7	Odběr vzorků vody	6	ks	250	1 500
1.3.8.	8	Odběr vzorků vody dynamicky	3	ks	1 500	4 500
1.3.9.	9	Doprava vzorků do laboratoře	1000	km	12	12 000
dílčí mezisoučet - pol. 1.						1 359 020 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0081	jedn.	jedn. cena	cena Kč
2.	POLNÍ ZKOUŠKY				
2. 1	Přesimetrické zkoušky	2	zk.	6 500	13 000
2. 2	Dynamické penetrační zkoušky		bm		0
2. 3	Statické penetrační zkoušky		bm		0
2. 4	Kamerová dokumentace vrtů	80	bm	200	16 000
2. 5	Vyhodnocení polních zkoušek	24	hod.	700	16 800
2. 6	Měření kapalným penetrometrem	18	ks	50	900
2. 7	Měření Schmidtovým tvrdoměrem	20	ks	150	3 000
2. 8	Měření HPV v nových vrtech	22	ks	1 200	26 400
2. 9	Pedologické sondy	2	ks	2 500	5 000
2. 10	Přeprava na polní zkoušky	200	km	15	3 000
	dílčí mezisoučet - pol. 2.				84 100 Kč
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE				
3. 1	Přípravné práce, rešerše	80	hod.	700	56 000
3. 2	Seismické metody - mělká refrakční seismika (MRS)	1370	m	120	164 400
3. 3	Seismické metody - mělká reflexní seismika (RFL)		m		0
3. 4	Seismické metody - seismické prosvěcování - vrt-vrt, vrt-povrch		řez		0
3. 5	Seismokarotáž		m		0
3. 6	Vertikální elektrické sondování (VES)		bod		0
3. 7	Odporové profilování (DEMP)	80	bod	125	10 000
3. 8	Odporová tomografie	800	m	95	76 000
3. 9	Gravimetrie (třívá měření)	60	bod	750	45 000
3. 10	Georadarové měření (GPR) povrch	600	m	75	45 000
3. 11	Georadarové měření ve vrtech		m		0
3. 12	Elektromagnetické detektory	300	m	60	18 000
3. 13	Vytýčení geofyzikálních profilů	1600	m	10	16 000
3. 14	Karotážní měření ve vrtech (komplex GT metod)	114	m	900	102 600
3. 15	Karotážní měření ve vrtech (komplex HG metod)	114	m	900	102 600
3. 16	Doprava měřicí aparatury a měřicí skupiny	1000	km	15	15 000
3. 17	Zpracování dat	120	hod.	750	90 000
	dílčí mezisoučet - pol. 3.				740 600 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0081	jedn.	jedn. cena	cena Kč
4.	LABORATORNÍ PRÁCE				
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 3B ("porušený vzorek")	10	zk.	1 450	14 500
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 1 (2) A ("neporušený vzorek")	2	zk.	1 950	3 900
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost s časovým průběhem	2	zk.	2 450	4 900
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení bobtnacího tlaku		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - efektivní pevnost		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - reziduální pevnost	0	zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - triaxiální zkouška UU		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení propustnosti	2	zk.	2 800	5 600
30	Zkoušky vzorků hornin - prostý tlak	11	zk.	3 500	38 500
4. 1	Zkoušky vzorků hornin - point load test	15	zk.	3 000	45 000
4. 1	Technologické rozbor PS	4	zk.	1 900	7 600
4. 1	Technologické rozbor CBR + CBRsat+IBI	2	zk.	3 500	7 000
4. 1	Technologické rozbor s přidáním pojiva (PS + CBR + CBR s aditivy)	1	zk.	11 000	11 000
4. 1	Rozbor vody - stanovení agresivity na beton a ocelové konstrukce	9	zk.	1 000	9 000
4. 1	Stanovení agresivity zemin (hornin)	5	zk.	1 300	6 500
4. 1	Stanovení obsahu organických látek	2	zk.	750	1 500
4. 1	Petrografický rozbor horniny	3	zk.	4 500	13 500
4. 1	Stanovení obsahu jílových minerálů - RTG difrakce + abrazivnost hornin	2	zk.	3 500	7 000
4. 1	C10-C40 (NEL)	3	zk.	850	2 550
4. 1	Těžké kovy	3	zk.	2 500	7 500
4. 1	ZCHR	3	zk.	1 500	4 500
4. 1	Rozbor znečištění Vyh. 294/2005, tab. 10.1, 10.2	2	zk.	14 500	29 000
	dílčí mezisoučet - pol. 4.				219 050 Kč
5.	GEODETICKÉ PRÁCE				
5. 1	Vytýčení sond a polních zkoušek	22	ks	700	15 400
5. 2	Položkové a výškopisné zaměření sond a zk. JTSK, BpV	22	ks	700	15 400
5. 3	Zaměření studní a vrtákových objektů (dokumentační body)	26	ks	700	18 200
5. 4	Doprava měřicí aparatury a měřičské skupiny	250	km	15	3 750
5. 5	Vytýčení a ověření podzemních inž. sítí v místech sond	22	ks	4 500	99 000
5. 6	Osazení stabilizovaných bodů na terénu a objektech a výchozí zaměření	30	bod	4 500	135 000
	dílčí mezisoučet - pol. 5.				286 750 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0081	jedn.	jedn. cena	cena Kč
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE				
6. 1	Rešerše archivních podkladů	80	hod.	700	56 000
6. 2	Rekognoskace terénu	32	hod.	700	22 400
6. 3	Sled a řízení prací, hydrogeologická dokumentace	40	hod.	700	28 000
6. 4	Hydrodynamické přítokové zkoušky	3	den	8 500	25 500
6. 5	Zasakovací zkoušky		zk.		0
6. 6	Pasportizace - záměr hladin ve studních a vrtech po dobu realizace průzkumu (mimo nové objekty)	10	objekt	1 500	15 000
6. 7	Data ČHMÚ - srážkové úhrny, hladiny podzemních vod		měsíc		0
6. 8	Zpracování dat	120	hod.	750	90 000
	dílčí mezisoučet - pol. 6.				236 900 Kč
7	KOROZNÍ PRŮZKUM				
7. 1	Měření intenzity bludných proudů a stanovení měrných odporů	26	bod	6 500	169 000
7. 2	Zpracování a vyhodnocení naměřených dat	26	bod	3 500	91 000
7. 3	Doprava	300	km	15	4 500
	dílčí mezisoučet - pol. 8.				264 500 Kč
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY				
8. 1	Přípravné práce - rešerše podkladů	200	hod	700	140 000
8. 2	Vypracování realizační dokumentace průzkumu	60	hod	700	42 000
8. 3	Rekognoskace terénu	4,5	km	7 500	33 750
8. 4	Sled, řízení, koordinace sondážních prací, GT dozor	180	hod	700	126 000
8. 5	Geologická dokumentace průzkumných sond	290	m	400	116 000
8. 6	Geologická dokumentace přirozených odkryvů a skalních výchozů	16	ks	3 500	56 000
8. 7	Inženýrsko-geologické mapování	4,5	km	11 500	51 750
8. 8	Hydrogeologické mapování	4,5	km	11 500	51 750
8. 9	Inženýrsko-geologické a hydrogeologické zhodnocení zájmového území	120	hod	750	90 000
8. 10	Vyhodnocení geotechnických vlastností zemin a hornin	80	hod	750	60 000
8. 11	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - klasicky	2	ks	30 000	60 000
8. 12	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - MKP	0	ks		0
8. 13	Dopravní náklady	2000	km	12	24 000
8. 14	Zpracování předběžných čtvrtletních zpráv	180	hod	750	120 000
8. 15	Zpracování závěrečné zprávy (včetně graf. a digitálních výstupů, fotodokumentace)	650	hod	750	487 500
	dílčí mezisoučet - pol. 9.				1 458 750 Kč
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST				
9. 1	Práce v KN, vlastníci a uživatelé pozemků v místech sond a přístupových tras	80	hod	650	52 000
9. 2	Projednání - aktualizace výskytu podzemních inženýrských sítí v okolí jednotlivých sond se správci sítí	120	hod	650	78 000
9. 3	Zajištění vstupů na pozemky, OBÚ, TSK, MČ, uzavření smluv, ošatní inženýrská činnost nezbytná pro provedení průzkumu	1	soubor	100 000	100 000
9. 4	Převzetí a předání pozemků (dokumentace stavu před provedením prací i po jejich dokončení)	22	sonda	1 500	33 000
9. 5	Vytvoření databázového a mapového informačního systému z průzkumu, vč. provozu a údržby po dobu 12 měsíců	1	soubor	230 000	230 000
	dílčí mezisoučet - pol. 9.				493 000 Kč

cena celkem bez DPH

5 142 670 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0081	jedn.	jedn.	cena Kč

REKAPITULACE

		Celkem bez DPH	DPH	Včetně DPH
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE	1 359 020	271 804	1 630 824
2.	POLNÍ ZKOUŠKY	84 100	16 820	100 920
3.	GEOFYZIKALNÍ PRÁCE	740 600	148 120	888 720
4.	LABORATORNÍ PRÁCE	219 050	43 810	262 860
5.	GEODETIČKÉ PRÁCE	286 750	57 350	344 100
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE	236 900	47 380	284 280
7.	KOROZNÍ PRŮZKUM	264 500	52 900	317 400
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY	1 458 750	291 750	1 750 500
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST	493 000	98 600	591 600

Celkem:		5 142 670	1 028 534	6 171 204
		Celkem bez DPH	Kč	5 142 670
		DPH	Kč	1 028 534
		Celkem včetně DPH	Kč	6 171 204

SOUPIS PRACÍ MO 0094

Položka	Výkon / dodávka prací	0094 počet	jedn.	jedn. cena	cena Kč
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE	35xJ, B+HJ			
1.1.	A- VRTNÉ PRÁCE				
1.1.1	Jádrové vrtí vrtané TK	653	bm		
1.1.1	Jádrové vrtí vrtané dvojčistou jádrovkou DIA korunkami s výplachem	206	bm	1 650	339 900
1.1.1	Vrtí bezjádrové (valivé dílo, spirál)	353	bm	3 850	1 359 050
1.1.1	Návrtí pro presiometrické zkoušky vrtané dvojčistou jádrovkou (Ø76 mm)	64	bm	1 250	80 000
1.1.1	Příbírka HG vrtu na Ø165 mm	30	bm	4 000	120 000
1.1.1	Kopané šachty (do 3 m), včetně likvidace	215	bm	950	204 250
1.1.1	Předkopy a předvrtí	3	ks	6 500	19 500
1.1.1		43	ks	4 500	193 500
1.2.	B- SOUVISEJÍCÍ PRÁCE				0
1.2.1	Příprava sondážního pracoviště	36	prac.	2 500	90 000
1.2.2	Příprava sondážního pracoviště v obtížném přístupném terénu	7	prac.	5 000	35 000
1.2.3	Provozní pažení a odpažení vrtí	206	bm	350	72 100
1.2.4	Osazení zhlaví vrtu (HG, inklino) - standard	1	ks	3 000	3 000
1.2.5	Osazení zhlaví vrtu (HG, inklino) - zapuštěný - polozdrný	7	ks	3 500	24 500
1.2.6	Vystrojení HG vrtu PVC pažnicí Ø125 mm, obsyp, těsnění	279	bm	750	209 250
1.2.7	Vystrojení inklinovrtu, drážkovanou pažnicí	0	bm		0
1.2.8	Likvidace vrtů hutněným záhozem	414	m	100	41 400
1.2.9	Likvidace vrtů jílocementovým těsněním	24	m	300	7 200
1.2.10	Skartace vrtného jádra	653	m	75	48 975
1.2.11	Doprava vrtné a doprovodné techniky	600	km	45	27 000
1.2.12	DIO-DIR	4	sou	10 000	40 000
1.2.13	Oprava vozovky - živice	4	ks	5 000	20 000
1.2.14	Náhrady škod na pozemcích	43	ks	5 000	215 000
1.3.	C- ODBĚR VZORKŮ				0
1.3.1	Odběr vzorků zemín / hornin - porušené - třída 3B	26	ks	70	1 820
1.3.2	Odběr vzorků zemín / hornin - technologické - třída 3B	6	ks	300	1 800
1.3.3	Odběr vzorků zemín / hornin - neporušené - třída 1 (2) A - vlačným břílovým odběráčkem	5	ks	950	4 750
1.3.4	Odběr vzorků hornin - neporušené - třída 1 (2) A - z vrtného jádra vrtaného dvojčistou jádrovkou	62	ks	200	12 400
1.3.5	Odběr vzorků zemín (hornin) - agresivita tuhého prostředí	6	ks	100	600
1.3.6	Odběr vzorků zemín / hornin - kontaminace (směsné)	3	ks	300	900
1.3.7	Odběr vzorků vody	13	ks	250	3 250
1.3.8	Odběr vzorků vody dynamicky	8	ks	1 500	12 000
1.3.9	Doprava vzorků do laboratoře	1500	km	12	18 000
dílič mezisoučet - pol. 1.					3 205 145 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0094 počet	jedn.	jedn. cena	cena Kč
2.	POLNÍ ZKOUŠKY				
2. 1	Přesimetrické zkoušky	10	zk.	6 500	65 000
2. 2	Dynamické penetrační zkoušky	4	bm	950	3 800
2. 3	Statické penetrační zkoušky		bm		0
2. 4	Kamerová dokumentace vrtů	120	bm	200	24 000
2. 5	Vyhodnocení polních zkoušek	40	hod.	700	28 000
2. 6	Měření kapesním penetrometrem	35	ks	50	1 750
2. 7	Měření Schmidtovým tvrdoměrem	40	ks	150	6 000
2. 8	Měření HPV v nových vrtech	44	ks	1 200	52 800
2. 9	Pedologické sondy	7	ks	2 500	17 500
2. 10	Přeprava na polní zkoušky	1000	km	15	15 000
	dílčí mezisoučet - pol. 2.				213 850 Kč
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE				
3. 1	Přípravné práce, rešerše	140	hod.	700	98 000
3. 2	Seismické metody - mělká refrakční seismika (MRS)	2460	m	120	295 200
3. 3	Seismické metody - mělká reflexní seismika (RFL)		m		0
3. 4	Seismické metody - seismické prosvěcování - vrt-vrt, vrt-povrch		řez		0
3. 5	Seismokarotáž		m		0
3. 6	Vertikální elektrické sondování (VES)		bod		0
3. 7	Odporové profilování (DEMP)	160	bod	125	20 000
3. 8	Odporová tomografie	800	m	95	76 000
3. 9	Gravimetrie (tlhová měření)	60	bod	750	45 000
3. 10	Georadarové měření (GPR) povrch	600	m	75	45 000
3. 11	Georadarové měření ve vrtech		m		0
3. 12	Elektromagnetické detektory	300	m	60	18 000
3. 13	Vyhýbení geofyzikálních profilů	2800	m	10	28 000
3. 14	Karotážní měření ve vrtech (komplex GT metod)	383	m	900	344 700
3. 15	Karotážní měření ve vrtech (komplex HG metod)	383	m	900	344 700
3. 16	Doprava měřicí aparatury a měřicí skupiny	1500	km	15	22 500
3. 17	Zpracování dat	200	hod.	750	150 000
	dílčí mezisoučet - pol. 3.				1 487 100 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0094 počet	jedn.	jedn. cena	cena Kč
4.	LABORATORNÍ PRÁCE				
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 3B ("porušený vzorek")	32	zk.	1 450	46 400
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 1 (2) A ("neporušený vzorek")	5	zk.	1 950	9 750
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost s časovým průběhem	5	zk.	2 450	12 250
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení bobtnacího tlaku		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - efektivní pevnost	5	zk.	4 000	20 000
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - reziduální pevnost	0	zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - triaxiální zkouška UU		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení propustnosti	2	zk.	2 800	5 600
30	Zkoušky vzorků hornin - prostý tlak	30	zk.	3 500	105 000
4. 1	Zkoušky vzorků hornin - point load test	32	zk.	3 000	96 000
4. 1	Technologické rozbor PS	6	zk.	1 900	11 400
4. 1	Technologické rozbor CBR + CBRsat+IBI	1	zk.	3 500	3 500
4. 1	Technologické rozbor s přidáním pojiva (PS + CBR + CBR s aditivy)	2	zk.	11 000	22 000
4. 1	Rozbor vody - stanovení agresivity na beton a ocelové konstrukce	21	zk.	1 000	21 000
4. 1	Stanovení agresivity zemín (hornin)	6	zk.	1 300	7 800
4. 1	Stanovení obsahu organických látek	3	zk.	750	2 250
4. 1	Petrografický rozbor horniny	5	zk.	4 500	22 500
4. 1	Stanovení obsahu jílových minerálů - RTG difrakce + abrazivnost hornin	8	zk.	3 500	28 000
4. 1	C10-C40 (NEL)	8	zk.	850	6 800
4. 1	Těžké kovy	8	zk.	2 500	20 000
4. 1	ZCHR	8	zk.	1 500	12 000
4. 1	Rozbor znečištění Vyhl. 294/2005, tab.10.1, 10.2	3	zk.	14 500	43 500
	dílčí mezisoučet - pol. 4.				495 750 Kč
5.	GEODETICKÉ PRÁCE				
5. 1	Vytýčení sond a polních zkoušek	50	ks	700	35 000
5. 2	Polohopisné a výškopisné zaměření sond a zk. JTSK, Bpv	50	ks	700	35 000
5. 3	Zaměření studní a vztázných objektů (dokumentační body)	36	ks	700	25 200
5. 4	Doprava měřicí aparatury a měřičské skupiny	600	km	15	9 000
5. 5	Vytýčení a ověření podzemních inž. sítí v místech sond	50	ks	4 500	225 000
5. 6	Osazení stabilizovaných bodů na terénu a objektech a výchozí zaměření	40	bod	4 500	180 000
	dílčí mezisoučet - pol. 5.				509 200 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0094 počet	jedn.	jedn. cena	cena Kč
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE				
6. 1	Rešerše archivních podkladů	140	hod.	700	98 000
6. 2	Rekognoskace terénu	60	hod.	700	42 000
6. 3	Sled a řízení prací, hydrogeologická dokumentace	80	hod.	700	56 000
6. 4	Hydrodynamické přítokové zkoušky	8	den	8 500	68 000
6. 5	Zasakovací zkoušky		zk.		0
6. 6	Pasportizace - záměr hladin ve studních a vrtech po dobu realizace průzkumu (mimo nové objekty)	20	objekt	1 500	30 000
6. 7	Data ČHMÚ - srážkové úhmy, hladiny podzemních vod	12	měsíc	1 500	18 000
6. 8	Zpracování dat	180	hod.	750	135 000
	dílčí mezisoučet - pol. 6.				447 000 Kč
7	KOROZNÍ PRŮZKUM				
7. 1	Měření intenzity bludných proudů a stanovení měrných odporů	48	bod	6 500	312 000
7. 2	Zpracování a vyhodnocení naměřených dat	48	bod	3 500	168 000
7. 3	Doprava	500	km	15	7 500
	dílčí mezisoučet - pol. 8.				487 500 Kč
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY				
8. 1	Přípravné práce - rešerše podkladů	250	hod	700	175 000
8. 2	Vypracování realizační dokumentace průzkumu	80	hod	700	56 000
8. 3	Rekognoskace terénu	5,6	km	7 500	42 000
8. 4	Sled, řízení, koordinace sondážních prací, GT dozor	280	hod	700	196 000
8. 5	Geologická dokumentace průzkumných sond	653	m	400	261 200
8. 6	Geologická dokumentace přirozených odkryvů a skálních výchozů	16	ks	3 500	56 000
8. 7	Inženýrsko-geologické mapování	5,6	km	11 500	64 400
8. 8	Hydrogeologické mapování	5,6	km	11 500	64 400
8. 9	Inženýrsko-geologické a hydrogeologické zhodnocení zájmového území	180	hod	750	135 000
8. 10	Vyhodnocení geotechnických vlastností zemin a hornin	120	hod	750	90 000
8. 11	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - klasicky	3	ks	30 000	90 000
8. 12	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - MKP	0	ks		0
8. 13	Dopravní náklady	3000	km	12	36 000
8. 14	Zpracování předběžných čtvrtletních zpráv	200	hod	750	150 000
8. 15	Zpracování závěrečné zprávy (včetně graf. a digitálních výstupů, fotodokumentace)	900	hod	750	675 000
	dílčí mezisoučet - pol. 9.				2 091 000 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	0094 počet	jedn. cena	jedn. cena	cena Kč
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST				
9. 1	Práce v KN, vlastníci a uživatelé pozemků v místech sond a přístupových tras	120	hod	850	78 000
9. 2	Projednání - aktualizace výskytu podzemních inženýrských sítí v okolí jednotlivých sond se správci sítí	180	hod	650	104 000
9. 3	Zajištění vstupů na pozemky, OBÚ, TSK, MČ, uzavření smluv, ostatní inženýrská činnost nezbytná pro provedení průzkumu	1	soubor	100 000	100 000
9. 4	Převzetí a předání pozemků (dokumentace stavu před provedením prací i po jejích dokončení)	50	sonda	1 500	75 000
9. 5	Vývoření databázového a mapového informačního systému z průzkumu, vč. provozu a údržby po dobu 12 měsíců	1	soubor	230 000	230 000
	díličí mezisoučet - pol. 9.				587 000 Kč

cena celkem bez DPH	9 523 545 Kč
---------------------	---------------------

REKAPITULACE					
		Celkem bez DPH	DPH	Včetně DPH	
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE	3 205 145	641 029	3 846 174	
2.	POLNÍ ZKOUŠKY	213 850	42 770	256 620	
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE	1 487 100	297 420	1 784 520	
4.	LABORATORNÍ PRÁCE	495 750	99 150	594 900	
5.	GEODETIČKÉ PRÁCE	509 200	101 840	611 040	
6.	HYDROGEOLOGICKE PRÁCE	447 000	89 400	536 400	
7.	KOROZNÍ PRŮZKUM	487 500	97 500	585 000	
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY	2 091 000	418 200	2 509 200	
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST	587 000	117 400	704 400	
	Celkem:	9 523 545	1 904 709	11 428 254	
	Celkem bez DPH	Kč	Kč	9 523 545	
		DPH	Kč	1 904 709	
	Celkem včetně DPH	Kč	Kč	11 428 254	

SOUPIS PRACÍ LS 8313

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka	Výkon / dodávka prací	8313	jedn.	jedn. cena	cena Kč
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE				
1.1.	A- VRTNÉ PRÁCE				
1.1.1.	Jádrové vrtí vrtané TK	14xJ, 2xHJ			
1.1.1.	1	212	bm		
1.1.1.	2	92	bm	1 650	151 800
1.1.1.	3	98	bm	3 850	377 300
1.1.1.	4	16	bm	1 250	20 000
1.1.1.	5	6	bm	4 000	24 000
1.1.1.	6	28	bm	950	26 600
1.1.1.	7		ks		0
1.1.1.	8	16	ks	4 500	72 000
1.2.	B- SOUUISEJICI PRÁCE				
1.2.1.	1	11	prac.	2 500	27 500
1.2.1.	2	5	prac.	5 000	25 000
1.2.1.	3	92	bm	350	32 200
1.2.1.	4	0	ks		0
1.2.1.	5	2	ks	3 500	7 000
1.2.1.	6	44	bm	750	33 000
1.2.1.	7	0	bm		0
1.2.1.	8	172	m	100	17 200
1.2.1.	9	12	m	300	3 600
1.2.1.	10	212	m	75	15 900
1.2.1.	11	250	km	45	11 250
1.2.1.	12	4	sou	10 000	40 000
1.2.1.	13	3	ks	5 000	15 000
1.2.1.	14	16	ks	5 000	80 000
1.3.	C- ODBĚR VZORKŮ				
1.3.1.	1	13	ks	70	910
1.3.1.	2	2	ks	300	600
1.3.1.	3	2	ks	950	1 900
1.3.1.	4	21	ks	200	4 200
1.3.1.	5	0	ks		0
1.3.1.	6	1	ks	300	300
1.3.1.	7	6	ks	250	1 500
1.3.1.	8	2	ks	1 500	3 000
1.3.1.	9	800	km	12	9 600
dílčí mezisoučet - pol. 1.					1 001 360 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	8313	jedn.	jedn. cena	cena Kč
2.	POLNÍ ZKOUŠKY				
2. 1	Presiometrické zkoušky	2	zk.	6 500	13 000
2. 2	Dynamické penetrační zkoušky		bm		0
2. 3	Statické penetrační zkoušky		bm		0
2. 4	Kamerová dokumentace vrtů	60	bm	200	12 000
2. 5	Vyhodnocení polních zkoušek	24	hod.	700	16 800
2. 6	Měření kapesním penetrometrem	15	ks	50	750
2. 7	Měření Schmidovým tvrdoměrem	17	ks	150	2 550
2. 8	Měření HPV v nových vrtech	16	ks	1 200	19 200
2. 9	Pedologické sondy	2	ks	2 500	5 000
2. 10	Přprava na polní zkoušky	200	km	15	3 000
	dílčí mezisoučet - pol. 2.				72 300 Kč
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE				
3. 1	Přípravné práce, rešerše	75	hod.	700	52 500
3. 2	Seismické metody - mělká refrakční seismika (MRS)	980	m	120	117 600
3. 3	Seismické metody - mělká reflexní seismika (RFL)		m		0
3. 4	Seismické metody - seismické prosvěcování - vrt-vrt, vrt-povrch		fez		0
3. 5	Seismokarotáž		m		0
3. 6	Vertikální elektrické sondování (VES)		bod		0
3. 7	Odporové profilování (DEMP)	80	bod	125	10 000
3. 8	Odporová tomografie	300	m	95	28 500
3. 9	Gravimetrie (úhlová měření)		bod		0
3. 10	Georadarové měření (GPR) povrch	300	m	75	22 500
3. 11	Georadarové měření ve vrtech		m		0
3. 12	Elektromagnetické detektory	150	m	60	9 000
3. 13	Vytýčení geofyzikálních profilů	900	m	10	9 000
3. 14	Karotážní měření ve vrtech (komplex GT metod)	27	m	900	24 300
3. 15	Karotážní měření ve vrtech (komplex HG metod)	27	m	900	24 300
3. 16	Doprava měřicí aparatury a měřicí skupiny	800	km	15	12 000
3. 17	Zpracování dat	120	hod.	750	90 000
	dílčí mezisoučet - pol. 3.				399 700 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	8313	jedn.	jedn. cena	cena Kč
4.	LABORATORNÍ PRÁCE				
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 3B ("porušený vzorek")	15	zk.	1 450	21 750
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 1 (2) A ("neporušený vzorek")	2	zk.	1 950	3 900
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost s časovým průběhem	1	zk.	2 450	2 450
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení bobtnacího tlaku		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - efektivní pevnost	2	zk.	4 000	8 000
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - reziduální pevnost		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - triaxiální zkouška UU		zk.		0
4. 1	Zkoušky vzorku 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení propustnosti	1	zk.	2 800	2 800
30. 1	Zkoušky vzorku hornin - prostý tlak	10	zk.	3 500	35 000
4. 1	Zkoušky vzorku hornin - point load test	11	zk.	3 000	33 000
4. 1	Technologické rozbor PS	2	zk.	1 900	3 800
4. 1	Technologické rozbor CBR + CBRsat+IBI	2	zk.	3 500	7 000
4. 1	Technologické rozbor s přidáním pojiva (PS + CBR + CBR s aditivy)	1	zk.	11 000	11 000
4. 1	Rozbor vody - stanovení agresivity na beton a ocelové konstrukce	8	zk.	1 000	8 000
4. 1	Stanovení agresivity zemín (hornin)	3	zk.	1 300	3 900
4. 1	Stanovení obsahu organických látek	2	zk.	750	1 500
4. 1	Petrografický rozbor horniny	3	zk.	4 500	13 500
4. 1	Stanovení obsahu jilových minerálů - RTG difrakce + abrazivnost hornin	3	zk.	3 500	10 500
4. 1	C10-C40 (NEL)	3	zk.	850	2 550
4. 1	Těžké kovy	3	zk.	2 500	7 500
4. 1	ZCHR	3	zk.	1 500	4 500
4. 1	Rozbor znečištění Vyhl. 294/2005, tab.10.1, 10.2	1	zk.	14 500	14 500
	dílčí mezisoučet - pol. 4.				195 150 Kč
5.	GEODETICKÉ PRÁCE				
5. 1	Výčtení sond a polních zkoušek	16	ks	700	11 200
5. 2	Polohopisné a výškopisné zaměření sond a zk. JTSK, Bpov	16	ks	700	11 200
5. 3	Zaměření studní a vztazných objektů (dokumentační body)	11	ks	700	7 700
5. 4	Doprava měřicí aparatury a měřičské skupiny	250	km	15	3 750
5. 5	Výčtení a ověření podzemních inž. sítí v místech sond	16	ks	4 500	72 000
5. 6	Osazení stabilizovaných bodů na terénu a objektech a výchozí zaměření	24	bod	4 500	108 000
	dílčí mezisoučet - pol. 5.				213 850 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	8313	jedn.	jedn. cena	cena Kč
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE				
6. 1	Rešerše archivních podkladů	80	hod.	700	56 000
6. 2	Rekognoskace terénu	32	hod.	700	22 400
6. 3	Sled a řízení prací, hydrogeologická dokumentace	40	hod.	700	28 000
6. 4	Hydrodynamické přítokové zkoušky	2	den	8 500	17 000
6. 5	Zasakovací zkoušky		zk.		0
6. 6	Pasportizace - záměr hladin ve studních a vrtech po dobu realizace průzkumu (mimo nové objekty)	6	objekt	1 500	9 000
6. 7	Data ČHMÚ - srážkové úhrny, hladiny podzemních vod		měsíc		0
6. 8	Zpracování dat	120	hod.	750	90 000
	dílčí mezisoučet - pol. 6.				222 400 Kč
7	KOROZNÍ PRŮZKUM				
7. 1	Měření intenzity bludných proudů a stanovení měrných odporů	23	bod	6 500	149 500
7. 2	Zpracování a vyhodnocení naměřených dat	23	bod	3 500	80 500
7. 3	Doprava	300	km	15	4 500
	dílčí mezisoučet - pol. 7.				234 500 Kč
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY				
8. 1	Přípravné práce - rešerše podkladů	200	hod	700	140 000
8. 2	Vypracování realizační dokumentace průzkumu	60	hod	700	42 000
8. 3	Rekognoskace terénu	1,8	km	7 500	13 500
8. 4	Sled, řízení, koordinace sondážních prací, GT dozor	200	hod	700	140 000
8. 5	Geologická dokumentace průzkumných sond	212	m	400	84 800
8. 6	Geologická dokumentace přirozených odkryvů a skálních výchozů	5	ks	3 500	17 500
8. 7	Inženýrsko-geologické mapování	1,8	km	11 500	20 700
8. 8	Hydrogeologické mapování	1,8	km	11 500	20 700
8. 9	Inženýrsko-geologické a hydrogeologické zhodnocení zájmového území	140	hod	750	105 000
8. 10	Vyhodnocení geotechnických vlastností zemín a hornin	90	hod	750	67 500
8. 11	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - klasicky	0	ks		0
8. 12	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - MKP	0	ks		0
8. 13	Dopravní náklady	2000	km	12	24 000
8. 14	Zpracování předběžných čtvrtletních zpráv	200	hod	750	150 000
8. 15	Zpracování závěrečné zprávy (včetně graf. a digitálních výstupů, fotodokumentace)	700	hod	750	525 000
	dílčí mezisoučet - pol. 8.				1 350 700 Kč
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST				
9. 1	Práce v KN, vlastníci a uživatelé pozemků v místech sond a přístupových tras	90	hod	650	58 500
9. 2	Projednání - aktualizace výkrytu podzemních inženýrských sítí v okolí jednotlivých sond se správci sítí	120	hod	650	78 000
9. 3	Zajištění vstupu na pozemky, OBÚ, TSK, MČ, uzavření smluv, ostatní inženýrská činnost nezbytná pro provedení průzkumu	1	soubor	100 000	100 000
9. 4	Převzetí a předání pozemků (dokumentace stavu před provedením prací i po jejich dokončení)	16	sonda	1 500	24 000
9. 5	Vytvoření databázového a mapového informačního systému z průzkumu, vč. provozu a údržby po dobu 12 měsíců	1	soubor	230 000	230 000
	dílčí mezisoučet - pol. 9.				490 500 Kč
cena celkem bez DPH					4 180 460 Kč

Položka	Výkon / dodávka prací	8313	jedn.	jedn.	cena Kč
REKAPITULACE					
			Celkem bez DPH	DPH	Včetně DPH
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE		1 001 360	200 272	1 201 632
2.	POLNÍ ZKOUŠKY		72 300	14 460	86 760
3.	GEOFYZIKALNÍ PRÁCE		399 700	79 940	479 640
4.	LABORATORNÍ PRÁCE		195 150	39 030	234 180
5.	GEODETICKÉ PRÁCE		213 850	42 770	256 620
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE		222 400	44 480	266 880
7.	KOROZNÍ PRŮZKUM		234 500	46 900	281 400
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY		1 350 700	270 140	1 620 840
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST		490 500	98 100	588 600
Celkem:			4 180 460	836 092	5 016 552
			Celkem bez DPH	Kč	4 180 460
			DPH	Kč	836 092
			Celkem včetně DPH	Kč	5 016 552

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka	Výkon / dodávka prací	0094	0081	8313	jedn.	cena
2.	POLNÍ ZKOUŠKY					
2. 1	Presiometrické zkoušky	10	2	2	6 500	91 000
2. 2	Dynamické penetrační zkoušky	4			950	3 800
2. 3	Statické penetrační zkoušky					0
2. 4	Kamerová dokumentace vrtů	120	80	50	200	52 000
2. 5	Vyhodnocení polních zkoušek	40	24	24	700	61 600
2. 6	Měření kapelním penetrometrem	35	18	15	50	3 400
2. 7	Měření Schmidtovým tvrdoměrem	40	20	17	150	11 550
2. 8	Měření HPV v nových vrtech	44	22	16	1 200	98 400
2. 9	Pedologické sondy	7	2	2	2 500	27 500
2. 10	Přeprava na polní zkoušky	1000	200	200	15	21 000
	celkový součet - pol. 2.					370 250 Kč
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE					
3. 1	Přípravné práce, rešerše	140	80	75	700	208 500
3. 2	Seismické metody - mělká refrakční seismika (MRS)	2460	1370	980	120	577 200
3. 3	Seismické metody - mělká reflexní seismika (RFL)					0
3. 4	Seismické metody - seismické prosvěcování - vrt-vrt, vrt-povrch				řez	0
3. 5	Seismokarotáž				m	0
3. 6	Vertikální elektrické sondování (VES)				bod	0
3. 7	Odporové profilování (DEMP)	160	80	80	125	40 000
3. 8	Odporová tomografie	800	800	300	95	180 500
3. 9	Gravimetrie (tíhová měření)	60	60		750	90 000
3. 10	Georadarové měření (GPR) povrch	600	600	300	75	112 500
3. 11	Georadarové měření ve vrtech				m	0
3. 12	Elektromagnetické detektory	300	300	150	60	45 000
3. 13	Výřetení geofyzikálních profilů	2800	1600	900	10	53 000
3. 14	Karotážní měření ve vrtech (komplex GT metod)	383	114	27	900	471 600
3. 15	Karotážní měření ve vrtech (komplex HG metod)	383	114	27	900	471 600
3. 16	Doprava měřicí aparatury a měřicí skupiny	1500	1000	800	15	49 500
3. 17	Zpracování dat	200	120	120	750	330 000
	celkový součet - pol. 3.					2 627 400 Kč

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka	Výkon / dodávka prací	0094	0081	8313	jedn.	cena
4.	LABORATORNÍ PRÁCE					
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 3B ("porušený vzorek")	32	10	15	1 450	82 650
4. 1	Základní klasifikační rozbor vzorku 1 (2) A ("neporušený vzorek")	5	2	2	1 950	17 550
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost					0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - sličitelnost s časovým průběhem	5	2	1	2 450	19 600
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení bobtnacího tlaku					0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - efektivní pevnost	5		2	4 000	28 000
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - krabicový smyk (4 krabice) - reziduální pevnost					0
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - triaxiální zkouška UU	2	2	1	2 800	14 000
4. 1	Zkoušky vzorků 1 (2) A (neporušených vzorků) - stanovení propustnosti	30	11	10	3 500	178 500
30 1	Zkoušky vzorků hornin - prostý tlak	32	15	11	3 000	174 000
4. 1	Technologické rozbor PS	6	4	2	1 900	22 800
4. 1	Technologické rozbor CBR + CBRsat+IBI	1	2	2	3 500	17 500
4. 1	Technologické rozbor s přidáním pojiva (PS + CBR + CBR s aditiv)	2	1	1	11 000	44 000
4. 1	Rozbor vody - stanovení agresivity na beton a ocelové konstrukce	21	9	8	1 000	38 000
4. 1	Stanovení agresivity zemin (hornin)	6	5	3	1 300	18 200
4. 1	Stanovení obsahu organických látek	3	2	2	750	5 250
4. 1	Petrografický rozbor horniny	5	3	3	4 500	49 500
4. 1	Stanovení obsahu jílových minerálů - RTG difrak ce + abrazivnost hornin	8	2	3	3 500	45 500
4. 1	C10-C40 (NEL)	8	3	3	850	11 900
4. 1	Těžké kovy	8	3	3	2 500	35 000
4. 1	ZCHR	8	3	3	1 500	21 000
4. 1	Rozbor znečištění Vyhl. 294/2005, tab.10.1, 10.2	3	2	1	14 500	87 000
	dílčí mezisoučet - pol. 4.					909 950 Kč
5.	GEODETICKÉ PRÁCE					
5. 1	Vytyčení sond a polních zkoušek	50	22	16	700	61 600
5. 2	Polohopisná a výškopisná zaměření sond a zk. JTSK, Bpv	50	22	16	700	61 600
5. 3	Zaměření studní a vztahových objektů (dokumentační body)	36	26	11	700	51 100
5. 4	Doprava měřicí aparatury a měřické skupiny	600	250	250	15	16 500
5. 5	Vytyčení a ověření podzemních inž. sítí v místech sond	50	22	16	4 500	396 000
5. 6	Osazení stabilizovaných bodů na terénu a objektech a výchozí zaměření	40	30	24	4 500	423 000
	dílčí mezisoučet - pol. 5.					1 009 800 Kč

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka	Výkon / dodávka prací	0094	0081	8313	jedn.	cena
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE					
6. 1	Rešerše archivních podkladů	140	80	80	700	210 000
6. 2	Rekognoskace terénu	60	32	32	700	86 800
6. 3	Sled a řízení prací, hydrogeologická dokumentace	80	40	40	700	112 000
6. 4	Hydrodynamická přítokové zkoušky	8	3	2	8 500	110 500
6. 5	Zasakovací zkoušky				zk.	0
6. 6	Pasportizace - záměr hladin ve studních a vrtech po dobu realizace průzkumu (mimo nové objekty)	20	10	6	objekt	54 000
6. 7	Data ČHMÚ - srážkové úhmy, hladiny podzemních vod	12			měsíc	18 000
6. 8	Zpracování dat	180	120	120	750	315 000
	<i>dílčí mezisoučet - pol. 6.</i>					906 300 Kč
7	KOROZNÍ PRŮZKUM					
7. 1	Měření intenzity bludných proudů a stanovení měrných odporů	48	26	23	bod	630 500
7. 2	Zpracování a vyhodnocení naměřených dat	48	26	23	bod	339 500
7. 3	Doprava	500	300	300	km	15 500
	<i>dílčí mezisoučet - pol. 7.</i>					986 500 Kč
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY					
8. 1	Přípravné práce - rešerše podkladů	250	200	200	700	455 000
8. 2	Vypracování realizační dokumentace průzkumu	80	60	60	700	140 000
8. 3	Rekognoskace terénu	5,6	4,5	1,8	km	89 250
8. 4	Sled, řízení, koordinace sondážních prací, GT dozor	280	180	200	700	462 000
8. 5	Geologická dokumentace průzkumných sond	653	290	212	m	462 000
8. 6	Geologická dokumentace přirozených odkryvů a skalních výchozů	16	16	5	ks	129 500
8. 7	Inženýrsko-geologické mapování	5,6	4,5	1,8	km	136 850
8. 8	Hydrogeologické mapování	5,6	4,5	1,8	km	136 850
8. 9	Inženýrsko-geologické a hydrogeologické zhodnocení zájmového území	180	120	140	750	330 000
8. 10	Vyhodnocení geotechnických vlastností zemin a hornin	120	80	90	750	217 500
8. 11	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - klasicky	3	2	0	ks	150 000
8. 12	Geotechnické výpočty - násypy, zářezy, přechodové oblasti (stabilita, sedání) - MKP	0	0	0	ks	0
8. 13	Dopravní náklady	3000	2000	2000	km	84 000
8. 14	Zpracování předběžných čtvrtletních zpráv	200	160	200	750	420 000
8. 15	Zpracování závěrečné zprávy (včetně graf. a digitálních výstupů, fotodokumentace)	900	650	700	750	1 687 500
	<i>dílčí mezisoučet - pol. 8.</i>					4 900 450 Kč
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST					
9. 1	Práce v KN, vlastníci a uživatelé pozemků v místech sond a přístupových tras	120	80	90	650	188 500
9. 2	Projednání - aktualizace výskytu podzemních inženýrských sítí v okolí jednotlivých sond se správci sítí	160	120	120	650	260 000
9. 3	Zajištění vstupů na pozemky, OBU, TSK, MČ, uzavření smluv, ostatní inženýrská činnost nezbytná pro provedení průzkumu	1	1	1	soubor	300 000
9. 4	Převzetí a předání pozemků (dokumentace stavu před provedením prací i po jejich dokončení)	50	22	16	sonda	132 000
9. 5	Vytvoření databázového a mapového informačního systému z průzkumu, vč. provozu a údržby po dobu 12 měsíců	1	1	1	soubor	690 000
	<i>dílčí mezisoučet - pol. 9.</i>					1 570 500 Kč

cena celkem bez DPH

18 846 675 Kč

modře vyznačené vyplní zákazník

Položka	Výkon / dodávka prací	0094	0081	8313	jedn.	cena
REKAPITULACE						
				Celkem bez DPH	DPH	Včetně DPH
1.	VRTÁNÍ A ODKRYVNÉ PRÁCE			5 565 525	1 113 105	6 678 630
2.	POLNÍ ZKOUŠKY			370 250	74 050	444 300
3.	GEOFYZIKÁLNÍ PRÁCE			2 627 400	525 480	3 152 880
4.	LABORATORNÍ PRÁCE			909 950	181 990	1 091 940
5.	GEODETICKÉ PRÁCE			1 009 800	201 960	1 211 760
6.	HYDROGEOLOGICKÉ PRÁCE			906 300	181 260	1 087 560
7.	KOROZNÍ PRŮZKUM			986 500	197 300	1 183 800
8.	VÝKONY GEOLOGICKÉ SLUŽBY			4 900 450	980 090	5 880 540
9.	INŽENÝRSKÁ ČINNOST			1 570 500	314 100	1 884 600
				Celkem:	18 846 675	3 769 335
				Celkem bez DPH	Kč	18 846 675
				DPH	Kč	3 769 335
				Celkem včetně DPH	Kč	22 616 010

příloha č. 3 Smlouvy: Podzhotovitelské schéma

Podzhotovitelské schéma

Pořadové číslo podzhotovitele	Vymezení stavebních prací, dodávek nebo služeb, které Zhotovitel plní prostřednictvím podzhotovitele/ů	Identifikační údaje podzhotovitele
1.	vrtné a odkryvné práce	Stavební geologie – IGHG, spol. s r.o. Tachlovice 7, PSČ 252 17 IČ 47051175
2.	technická podpora při provádění geofyzikálních měření	FLORESIA, s.r.o. Lucemburská 1170/7, 130 00 Praha 3 IČ 28246519
3.		
4.		
5.		

příloha č. 4 Smlouvy: Harmonogram stavebních prací, dodávek a služeb

Harmonogram stavebních prací, dodávek a služeb

SOUBOR STAVEB MO - stavba č.: 0051 Pelečtyrolka - Balabenka, č. 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála a č. 8313 Libeňská spojka

Harmonogram prací předběžného geotechnického průzkumu

Zhotovitel: "SGG - PUDIS soubor staveb MO"

Stavba č. 0051 MO Pelečtyrolka - Balabenka - týdenní harmonogram prací

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
1. přednášet plnění / týden																																																	
2. vrtání a odčerpávací práce																																																	
3. potní zkušebky																																																	
4. geofyzikální práce																																																	
5. laboratorní práce																																																	
6. geodetické práce																																																	
7. hydrogeologické práce																																																	
8. karuzelní průzkum																																																	
9. výkony geologické služby																																																	
10. inženýrská činnost																																																	

Stavba č. 0094 MO Balabenka - Štěrboholská radiála - týdenní harmonogram prací

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
1. přednášet plnění / týden																																																	
2. vrtání a odčerpávací práce																																																	
3. potní zkušebky																																																	
4. geofyzikální práce																																																	
5. laboratorní práce																																																	
6. geodetické práce																																																	
7. hydrogeologické práce																																																	
8. karuzelní průzkum																																																	
9. výkony geologické služby																																																	
10. inženýrská činnost																																																	

Stavba č. 8313 Libeňská spojka - týdenní harmonogram prací

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
1. přednášet plnění / týden																																																	
2. vrtání a odčerpávací práce																																																	
3. potní zkušebky																																																	
4. geofyzikální práce																																																	
5. laboratorní práce																																																	
6. geodetické práce																																																	
7. hydrogeologické práce																																																	
8. karuzelní průzkum																																																	
9. výkony geologické služby																																																	
10. inženýrská činnost																																																	

příloha č. 5 Smlouvy: Realizační tým Objednatele

Realizační tým Objednatele

A. Vedoucí pracovník objednatel

Jméno, příjmení a příp. titul:			
Kontaktní telefon:			
Kontaktní e-mail:			

B. Zástupce vedoucího pracovníka objednatel

Jméno, příjmení a příp. titul:			
Kontaktní telefon:			
Kontaktní e-mail:			

příloha č. 6 Smlouvy: Realizační tým Zhotovitele

Realizační tým Zhotovitele

A. Hlavní stavbyvedoucí

Jméno, příjmení a příp. titul:		
Kontaktní telefon:		
Kontaktní e-mail:		

B. Zástupce hlavního stavbyvedoucího

Jméno, příjmení a příp. titul:		
Kontaktní telefon:		
Kontaktní e-mail:		

C. Přípravář výroby

Jméno, příjmení a příp. titul:		
Kontaktní telefon:		
Kontaktní e-mail:		

D. Kontrolor kvality

Jméno, příjmení a příp. titul:		
Kontaktní telefon:		
Kontaktní e-mail:		

příloha č. 2 Smlouvy: stanoviska EIA

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 11. 10. 2012

Č.j.: 54151/ENV/12

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

I. Identifikační údaje

Název záměru:

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

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

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

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

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha

obec: Městská část Praha 8, Městská část Praha 9

k.ú.: Líbeň

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:



3

Datum předložení oznámení:

29. 8. 2005

Zpracovatel dokumentace:



Datum předložení dokumentace: 17. 6. 2008

Zpracovatel dopracované dokumentace:



Datum předložení dopracované dokumentace: 13. 12. 2010

Zpracovatel posudku:



Datum předložení posudku: 8. 8. 2011

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

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

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

Závěry zpracovatele posudku:

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

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

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

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

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

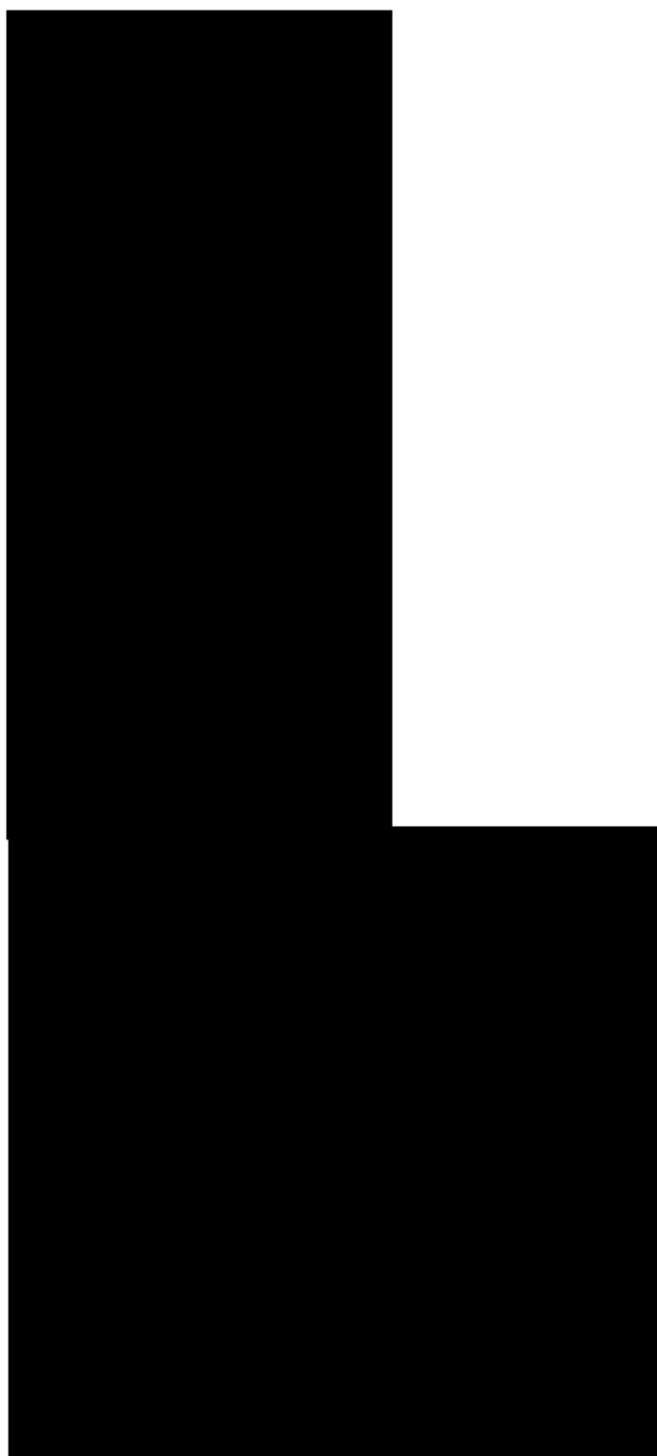
Závěry veřejného projednání:

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

Seznam subjektu, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

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

- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Univerzita Karlova v Praze
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Ateliér pro životní prostředí“
- Občanské sdružení „Krocan“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocan





III. Hodnocení záměru

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

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

Vliv záměru na akustickou situaci

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

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

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

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

Vliv záměru na znečištění ovzduší

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

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

Vliv záměru na veřejné zdraví

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

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

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

Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy

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

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

Vliv záměru na krajinný ráz

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

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

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

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

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

Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje

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

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

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

Vliv záměru na produkci odpadů

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

Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na základě obdržení 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 vlivu na životní prostředí:

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

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

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

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

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

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

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

- Základní stav - dopravní stav po dokončení v současnosti zahájených staveb NKS.
- Nulový stav - stav cílového období NKS bez posuzovaných staveb.
- Mezistav (č. 3) - možný 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 hlavní městě Praze nastat a byly posuzovány, lze konstatovat, že výrazně nejpríznivějším dopravním stavem z hlediska nejvýznamnějších složek životního prostředí (hluková zátěž, imise z ovzduší a vlivy na veřejné zdraví) je optimalizovaný výhledový stav. Tento stav je tvořen stavebními variantami T1 stavby MO č. 0094 v kombinaci s variantou V2 stavby MO č. 0081 a stavbou LS po přijetí optimalizačních opatření dopravně - organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

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

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

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

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

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

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

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

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

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

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

Vypořádání vyjádření k posudku:

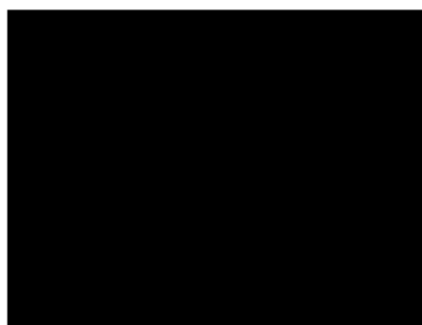
Příslušný úřad obdržel následující vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

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

- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Krocan“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocan



-
-
-
-
-
-
-
-



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

Stanovisko:

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

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pele Tyrolka - Balabenka“

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

Doporučená varianta:

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

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

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

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

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

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

Podmínky souhlasného stanoviska:

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

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

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

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

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

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

I. Územně plánovací a organizační opatření

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

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

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

bod 1.1 Opatření k omezení počtu jízdy 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

I 1.6 Podpora záchytných parkovišť P+R

I 1.7 Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy

I 1.8 Podpora cyklistické dopravy

I 1.9 Zřizování pěších zón a ostatních druhů zklidněných komunikací

bod 1.2 Opatření v dopravní infrastruktuře

I.2.1. Výstavba kapacitní komunikační sítě

bod 1.3 Opatření k omezení měrných emisí vozidel

I.3.1.2 Omezování emisí prachových částic z dopravy

II. Základní projektová opatření

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

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

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

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

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

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

- j) Rozšíření cyklostezky A2 vedené podél ulice Povltavská na východ od ulice V Holešovičkách na šířku odpovídající významu této cyklistické trasy, tedy minimálně 4,5 metru.
- k) Vyřešit napojení cyklotras A2 a A27 tak, aby nepřekonávalo schody ani jiné obdobné překážky.
- l) Zachovat cyklistické propojení mezi ulicemi Bulovka a Davidkova a umožnit cyklistům průjezd v obou směrech.
- m) Vyřešit křížení cyklotrasy A26 s ulicí Čuprova bez nutnosti vést kolo, zbytečně prodlužovat trasu po nájezdové rampě umístěné v nevhodném směru a otáčet se o 180° při nájezdu na tuto rampu (např. výstavbou vodního prostupu Rokytka společně s posuzovanými stavbami).
- n) Vytvořit bezpečné cyklistické propojení Balabenky a ulice Českobrodská (plánovaná cyklotrasy 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 trati 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 Rybničkách (plánovaná cyklotrasy A43).
- u) Zachovat přístup z ulice Davidkovy k tramvajové zastávce Bulovka.

III. Technická opatření

III.1 Obecná opatření ochrany životního prostředí

Období přípravy a realizace stavby

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

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

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

Období provozu

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

- 95) Ve vybrané lokalitě u obytné zástavby v místě přiblížení MO a LS (např. MÚK Balabenka) instalovat monitorovací stanici pro kontinuální automatizované měření koncentrací znečišťujících látek v minimálním rozsahu: suspendované částice PM_{10} a $PM_{2.5}$, NO_2 , benzen a benzo(a)pyren.
- 96) Provádět režimní měření podzemních vod na vybraných hydrogeologických objektech.

III.2 Nakládání s odpady

Období přípravy a realizace stavby

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

Období provozu

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

III.3 Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

Období přípravy a realizace stavby

Opatření ke snížení hluku a vibrací

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

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

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

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

Opatření proti emisím do ovzduší

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

Období provozu

Opatření ke snížení účinků hluku a vibrací

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

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

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

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

Opatření proti plynným emisím do ovzduší

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

III.4 Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

Období přípravy a realizace stavby

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

Ochrana proti únikům ropných látek

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

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

Období provozu

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

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

III.5 Minimalizace vlivů na půdu

Období přípravy a realizace stavby

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

Období provozu

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

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

Období přípravy a realizace stavby

- 185) Dva roky před zahájením stavby vyhloubit hydrogeologické monitorovací vrtý do hloubky cca 10 m pod niveletu trasy tunelu.
- 186) Monitorovací vrtý 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 jilocementem.
- 187) Monitorovací hydrogeologické vrtý umístit v profílech příčně na tunel při vzdálenosti profilů cca 100 m u hloubeného tunelu
- 188) V každém profilu umístit celkem 4 monitorovací vrtý (2 + 2 na každou stranu od tunelu) ve vzdálenostech 20 a 40 m od krajní stěny hloubeného tunelu.
- 189) Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území - měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studní, zjištění způsobu využívání
- 190) Provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4 x ročně.
- 191) Stanovit základní chemický rozbor (anorganické ukazatele jakosti vody) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1 x ročně.

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

Období provozu

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

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

Fauna

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

Flóra

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

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

Územní systémy ekologické stability a významné krajinné prvky

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

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

Ekosystémy a krajinný ráz

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

Zvláště chráněné území

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

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

IV. Kompenzační opatření

Kácení dřevin

- 224) Návrh na kompenzaci za kácení dřevin v podobě náhradní výsadby dle § 9 zákona o ochraně přírody a krajiny stanoví na základě vybrané varianty (s upřesněnou plochou kácení) v DÚR svým rozhodnutím odbory životního prostředí městské části Prahy 8 a 9 (viz stanovisko v příloze č. 11 7 dokumentace). Učiní tak časově aktuálně ve vztahu k existujícím potřebám příslušné městské části a k upřesněnému termínu připravované stavby.

Výkup pozemků a objektů

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

Archeologické nálezy

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

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

Kompenzace škod vzniklých stavební činností

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

V. Optimalizační opatření

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

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

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

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

Umístění komunikací v tunelech

- 230) V rámci navrženého řešení vedení souboru staveb MO a LS se využívá rozsáhlých tunelových úseků. Na povrchu území (uliční síť) tak zůstává pouze obsluhna 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.

Nizkohlučné povrchy vozovek

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

Protihlukové clony

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

Izolační výsadba

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

Nucené odvětrání tunelů

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

Čištění povrchu vozovky

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

Emisní zóny

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

Plošná regulace automobilové dopravy

- 237) Regulace v podobě snížení intenzity automobilové dopravy v ploše celého města pomocí zejména zpoplatnění (mýta). S regulací souvisí návrh následných opatření.
- a) zřízení zpoplatnění komunikací v určité oblasti města (uvnitř MO pro veškerou dopravu, ve zbylé ploše Prahy včetně MO pouze pro nákladní vozidla), tím dochází k omezení tranzitní dopravy a nákladní dopravy, omezení noční dopravy;
 - b) ztraktívňení 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 komunikaci MO),
 - d) zřízení oblasti s dopravním omezením pro vozidla, která nespĺňují emisní normy EURO 3 a 4.

Řízení rychlosti a skladby vozidel

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

VI. Jiná opatření

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

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

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

240) Problematika řešení protihlukových opatření ulice V Holešovičkách

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

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

- a) „Harmonogram pro odstraňování staré hlukové zátěže z automobilové dopravy na území hl. m. Prahy“ z dubna 2005
- b) „Hluková studie v oblasti ulice V Holešovičkách – Praha 8 a návrh protihlukových opatření objektů nadzemní zástavby“ (SATRA s.r.o., 2006). Z posouzení venkovního prostoru vyplývá, že ve všech výpočtových bodech v denní a noční době jsou limitní hodnoty hluku překročeny. Navrženo je opatření ve formě úprav (výměny) oken na základě zpracování podrobného průzkumu všech okenních otvorů v dotčených pobytových prostorech. Použití protihlukových stěn je zpochybněno (vjezdy, zastávky městské hromadné dopravy, podchody, umístění zástavby ve svalu).
- c) Variantou pro zklidnění oblastí 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 nadlimítně zatížené hlukem šířeným z ulice V Holešovičkách, definuje objekty uvnitř této oblasti a doporučuje druhy protihlukových úprav.
- 241) Problematika navazující stavby Vysočanské radiály (potvrzení koncepce, stabilizace trasy a konstrukčního řešení – tunelové úseky aj.)
- a) Vysočanská radiála (dále jen „VR“) v úseku Kbelská – Balabenka je dle ÚPn uvažována v horizontu výhledů, tedy nejdříve po roce 2010. Úsek Vysočanské radiály Kbelská – Satalice je v současné době realizován. Do doby dokončení Pražského okruhu v úseku Březiněves – Běchovice bude tato část VR společně s komunikací ulice Kbelské a Cínovecké jeho funkci nahrazovat
- b) Cílem vytvoření VR je umožnění radiálních vazeb mezi okruhy a napojení Městského okruhu na rychlostní silnici R10, případně dálnici D1. Po svém dokončení má VR převzít zátěže z ulic Prosecká, Sokolovská, Českomoravská, Kolbenova, Poděbradská a částečně i Českobrodská a K Žižkovu.
- c) VR v úseku Kbelská – Balabenka začíná v prostoru budované MÚK Kbelská, pokračuje povrchově svahem pod Kličovem 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 I.S. Jejich výsledné řešení je totiž vázáno způsobem a místem jejich napojení na VR.
- e) V současné době je na požadavek Útvaru rozvoje hlavního města Prahy prováděna ověřovací studie vedení VR v nové stopě. Výsledné řešení ještě není odsouhlaseno. Nové vedení v daleko větší míře využívá tunelových úseků, a to nejen v oblasti mezi Vysočanskou ulicí a Balabenkou, ale rovněž i mezi Vysočanskou a Kbelskou ulicí. Trasa bude vysunuta částečně severněji, pod svah z Proseka do převážně ražené

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII. Opatření pro fázi ukončení záměru

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

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

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



(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Příloha:

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

Obdrží:

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

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 11. 10. 2012

Č.j.: 54150/ENV/12

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

I. Identifikační údaje

Název záměru:

Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka
- Štěrboholská radiála

Kapacita záměru:

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

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

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

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

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

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

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

Umístění záměru:

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

Obchodní firma oznamovatele: Magistrát hlavního města Prahy, odbor městského investora

IČ současného oznamovatele: 00064581

Sídlo současného oznamovatele: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení:



Datum předložení oznámení: 2. 8. 2005

Zpracovatel dokumentace:



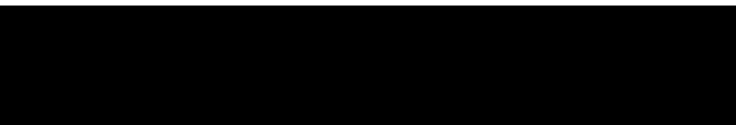
Datum předložení dokumentace: 19. 6. 2008

Zpracovatel dopracované dokumentace:



Datum předložení dopracované dokumentace: 13. 12. 2010

Zpracovatel posudku:



Datum předložení posudku: 8. 8. 2011

Veřejné projednání:

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

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 2. 8. 2005 bylo Ministerstvu životního prostředí (dále jen „MŽP“) předloženo oznámení záměru.
- Dne 1. 9. 2005 bylo MŽP doručeno stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny
- Dne 9. 9. 2005 bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 30. 11. 2005 bylo ukončeno zjišťovací řízení vydáním závěru zjišťovacího řízení s tím, že byly upřesněny informace, které je vhodné uvést do dokumentace.
- Dne 19. 6. 2008 byla MŽP předložena dokumentace.
- Dne 30. 6. 2008 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 20. 8. 2008 byl pověřen Ing. Libor Ládyš zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“)
- Dne 26. 9. 2008 navrhl zpracovatel posudku vrátit dokumentaci k přepracování.
- Dne 26. 9. 2008 vrátilo MŽP oznamovateli dokumentaci k přepracování
- Dne 13. 12. 2010 byla MŽP předložena dopracovaná dokumentace.
- Dne 21. 12. 2010 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 6. 5. 2011 byly zpracovateli posudku zaslány veškeré podklady k přípravě oponentního posudku.
- Dne 24. 8. 2011 byl MŽP předložen posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

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

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

Při dodržení podmínek uvedených dále je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě T1 – optimalizované (T1-O) posuzovaného záměru. Zároveň není vyloučena kombinace variant stavebního řešení ve vazbě na návrh a umístění MÚK K Žižkovu, Novovysočanská a Balabenka.

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

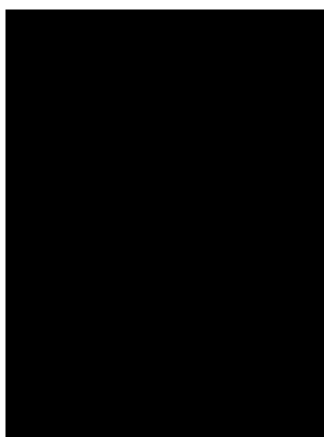
- Dne 5. 9. 2011 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správními úřady ke zveřejnění a vyjádření.
- Dne 26. 9. 2011 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění.
- Dne 17. 10. 2011 se konalo veřejné projednání posudku a 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 subjektu, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

- Hlavní město Praha
- Hlavní město Praha, Rada hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu
- Městská část Praha 3
- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 9
- Městská část Praha 10
- Městská část Praha 15
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (nyní odbor životního prostředí)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb (nyní již zrušen)
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Ateliér pro životní prostředí“
- Občanské sdružení „Krocán“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocán



-
-
-

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

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

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

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

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

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

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

Vliv záměru na znečištění ovzduší

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

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

Vliv záměru na veřejné zdraví

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

Závažným důsledkem zprovoznění plánovaných dopravních staveb bez dalších opatření ke snížení emisí z dopravy by však bylo zvýšení počtu obyvatel exponovaných vysokým koncentracím pevných částic PM_{10} v ovzduší, převyšujících imisní limit $40 \mu g/m^3$, což představuje imisní zátěž spojenou s neúnosně vysokým zdravotním rizikem. Výrazné zlepšení ve srovnání s nulovou variantou i aktivními variantami realizace záměru, včetně snížení expozice obyvatel prašným částicím v ovzduší pod uvedený imisní limit, přináší až optimalizovaný výhledový stav s realizací souboru zásadních opatření dopravně - organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy

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

Ekologickou újmu, která vznikne odstraněním části lesního porostu (interakční prvek 15/345 – Za dráhou), bude možné eliminovat vhodnou náhradní výsadbou liniové zeleně v trase budoucí komunikace a/nebo vhodnou výsadbou a managementem interakčního prvku 15/346 (U Slatinského potoka) k dosažení jeho cílového stavu na plochách zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) u MÚK Štěrboholská v souladu s územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „ÚPn“).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vliv záměru na krajinný ráz

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

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

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

Vliv záměru na povrchové a podzemní vody

Výstavbou předmětné stavby MO č. 0094 dojde k nárůstu zpevněných ploch, čímž dojde k navýšení odtoku srážkových vod ze zpevněných ploch vozovek v oblasti. Lze očekávat snížení infiltrace srážkových vod do vod podzemních.

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

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

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

Posuzovaná stavba, ať již ve variantě V1, V2 či T1 a T2, neovlivní negativně hydrogeologické a hydrochemické poměry v zájmovém území takovým způsobem, které by vylučovaly či významnějším způsobem komplikovaly její realizaci a provoz. Vlivy záměru na uvedenou složku životního prostředí nebudou významné a není tedy nutné v této fázi projektové přípravy navrhnout minimalizační nebo eliminační opatření. Tato opatření mohou být navržena až na základě dalších etap průzkumných prací a realizovaného monitoringu podzemních a povrchových vod.

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

Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky

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

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

Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje

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

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

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

Horninové prostředí, nerostné a další přírodní zdroje nebudou významně negativně ovlivněny.

Je pravděpodobné, že nedojde k takovému zásahu do horninového prostředí nebo k čerpání přírodního zdroje, které by představovalo zásadní dopad do celkových charakteristik prostředí, nebo by mělo jiný významný vliv na hodnocení záměru.

Vliv záměru na produkci odpadů

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

Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele

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

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

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

V případě imisního zatížení dojde v porovnání s variantou bez MO k většímu zatížení okolního území. Po zprovoznění MO je nutno v jeho blízkosti očekávat překročení imisních limitů suspendovaných částic PM_{10} , lokálně pak může docházet i k překročení limitu pro hodinové koncentrace NO_2 . Výhledová imisní zátěž území bude ve všech navržených variantách bez technicko - organizačních opatření srovnatelná. Navržená optimalizační opatření však povedou nejen k zásadní redukci imisních příspěvků z provozu MO, ale i k celkovému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území města. V případě uplatnění těchto opatření lze očekávat splnění všech imisních limitů, s výjimkou limitu pro 24hodinové hodnoty PM_{10} . V jeho případě dochází k překročení limitu v celém širším území nezávisle na existenci MO. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci optimalizačních opatření se sníží rozsah území překročení limitu oproti stavu bez výstavby.

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

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

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

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

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

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

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

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

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a v rámci zpracování posudku byl navržen soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací 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 vlivu na životní prostředí:

Rozdíly mezi aktivními variantami V1, V2, T1 a T2 bez dopravně organizačních a stavebně technických opatření jsou z hlediska životního prostředí velmi malé. Zprovoznění plánovaného úseku MO bez dalších opatření povede k významným změnám v distribuci dopravy a tím i hlukové a imisní expozice zájmového území. Zatímco u hlukové zátěže dojde v celkovém souhrnu k mírnému zlepšení a poklesu rizika hluku, u příspěvku ke znečištění ovzduší se situace nevyhnutelně naopak mírně zhorší.

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

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

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

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

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

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

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpríznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr MO č. 0094 Balaběnka – Štěrboholská radiála byl posuzován ve čtyřech aktivních výhledových variantách technického řešení. Rozdíly mezi těmito variantami nebyly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí výrazné. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů není ani zásadní rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb).

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

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

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

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

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

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

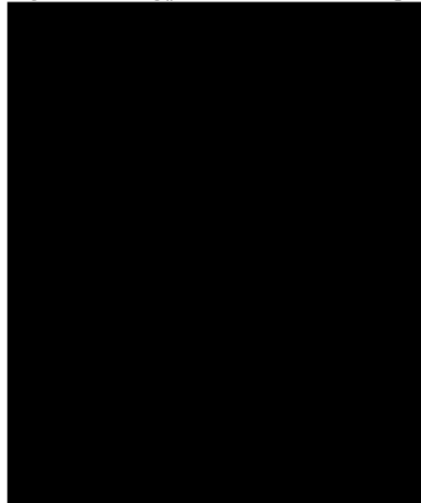
Připomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly navazujících úseků MO a LS, variantního řešení, vlivů záměru na hluk, ovzduší a zdraví obyvatelstva a celkové dopravní koncepce záměru a hlavního města.

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

Vypořádání vyjádření k posudku:

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

- Hlavní město Praha
- Městská část Praha 3
- Městská část Praha 7
- Městská část Praha 8
- Městská část Praha 10
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí (nyní odbor životního prostředí)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nyní zvláštní územní ochrany přírody a krajiny)
- Občanské sdružení „Asociace pro globální ekologické a ekonomické otázky“
- Občanské sdružení „Krocán“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocán



[REDACTED]

9 zákona. Z důvodu velkého množství doručených vyjádření k posudku není možné pořádání připomínek uvést v této části stanoviska. Vypořádání veškerých doručených pomínek k posudku je uvedeno ve zvláštním dokumentu, který je přílohou tohoto stanoviska jeho nedílnou součástí.

Stanovisko:

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

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“

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

Doporučená varianta:

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

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

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

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

k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města. Na základě těchto výsledků a z celkového hlediska lze jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav k realizaci.

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr („Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“) byl posuzován ve čtyřech aktivních výhledových variantách technického řešení doplněné o jednu optimalizovanou variantu. Rozdíly mezi těmito variantami nebyly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí výrazné. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) není zásadní. Zároveň není vyloučena kombinace variant stavebního řešení ve vazbě na návrh a umístění MÚK K Žitkovu, Novovysočanská a Balabenka.

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

Podmínky souhlasného stanoviska:

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem opatření navržených k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo v dokumentaci, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými správními úřady, dotčenými územně samosprávnými celky a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily. Při dodržení těchto podmínek je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě T1-optimalizované (T1-O) posuzovaného záměru. Při přípravě, realizaci, provozu a ukončení záměru budou rovněž respektovány všechny relevantní podmínky stanovené pro jednotlivé stavby komplexního souboru staveb „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka“, „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ a „Libeňská spojka – stavba č. 8313“.

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

- 1) **MO v hodnoceném úseku od Pelc Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku nebude uveden do provozu dříve, než bude uveden do provozu SOKP.**
- 2) **Realizace staveb MO č. 0081 a č. 0094 a LS je možná pouze při aplikaci stavebně - technických a dopravně - organizačních opatření (optimalizačních opatření) v souladu s Usnesením Rady hlavního města Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2010. Stavba nebude uvedena do provozu dříve, než vejdou tato opatření v účinnost.**

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

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

I. Opatření pro fázi přípravy

I.1 Územně plánovací, organizační a projektová opatření

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

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

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

- 33) Lávku přes železniční kolejiště v Libni pro pěší a cyklisty pojmout jako nedílnou součást stavby MO.
- 34) V MÚK Českobrodská doplnit přímé pěší propojení vedené z Hrdlořez podél severní hrany ulice Českobrodské, MÚK Českobrodské k Jarovu.
- 35) Při dalším rozpracovávání PD a rovněž při výstavbě v prostoru bývalé malešické návsi zajistit, aby těsným vedením komunikace v blízkosti kaple sv. Václava, areálu záměcku a venkovské usedlosti (Tomsova 13, Praha 10) nedošlo k jejich narušení.
- 36) V územním řízení musí být prokázáno, že v době provozu MO a LS bude u všech obytných objektů splněn hygienický limit hluku pro chráněný venkovní prostor staveb 60/50 dB.
- 37) V další přípravě PD (urbanistická analýza, podrobná studie, DÚR, dokumentace pro stavební povolení – dále jen „DSP“) zajistit transparentní průběh, dlouhodobou minimalizaci negativního vlivu záměru na životní prostředí a urbanismus města, realizaci jmenovaných záměrů v podmínkách maximálního dosažitelného konsensu, průběh realizace záměru s minimem dodatečně vzniklých požadavků, omezení víceprací a dodatečného navyšování nákladů na realizaci záměru, průběžné informování široké veřejnosti o vývoji projekčních prací a maximální zapojení zainteresovaných osob, organizací a jednotlivých složek Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „MIIMP“) do rozhodování o konečném urbanistickém řešení lokalit zasažených výstavbou záměru.
- 38) Základní podklad pro další přípravu ve spolupráci s veřejností vytvořit urbanisticko - dopravně analytickou dokumentaci současného i navrhovaného stavu, rozšířenou navíc o tzv. problémové výkresy (se zachycením pozitivních i negativních jevů). Tento dokument v průběhu přípravy projednávat i s účastí veřejnosti a její podněty dále zapracovávat, na základě tohoto podkladu poté následně přistoupit k prověřování podrobnějších variant konceptu a následně návrhu.
- 39) Při závažných krocích při přípravě záměru, které předpokládají účast veřejnosti, informovat veřejnost aktivně (masovým) mediálním způsobem v dostatečném předstihu, aby příprava vyjádření neprobíhala v časové tísni.
- 40) Zadavatel poskytne veřejnosti součinnost při vypořádání případných námitek nebo návrhů na změny v podobě PD a vysvětlí jednotlivé své kroky. Využívat prvků komunitního plánování při návrhu např. vedení pěších tras nebo u zklidnění souběžných komunikací
- 41) Před zpracováním definitivní DÚR vyhotovit a porovnat různé varianty dopravního a prostorového řešení jednotlivých křižovatek a křížení zejména s cestami pro bezmotorovou dopravu, adekvátnímu připravovanému zlepšení podmínek pro dopravu motorovou:
 - a) Navrhnout nová MÚK nebo modifikaci stávajících křižovatek tak, aby nedošlo k přerušení nebo neúměrnému prodloužení stávajících pěších nebo cyklistických propojení v koridoru záměru; měl by být zvýšen komfort průchodu nebo bezmotorového průjezdu stávajícími MUK, 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 MUK pro pěší dopravu uspokojivě vyřešeny. U křížení bezmotorové dopravy s vedlejšími dopravními toky je třeba preferovat úrovněová křížení vhodná do prostoru městského parteru.
 - d) Řešení pro cyklistickou dopravu navrhnout v souladu s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 přinejmenším v rozsahu páteřních a hlavních tras Městského systému cyklotras podle konceptu ÚPn. Na navržených trasách je zcela nezbytné vyloučit schodiště, místa vyžadující vedení kola a pokud možno i místa s nenormovanými návrhovými parametry. Navrhnout vhodná napojení cyklotras na místní uliční síť a na uliční síti zasažené záměry navrhnout vhodná integrační opatření pro cyklo dopravu.
- 42) Provéřit přístupnost veškerých objektů v okolí záměru tak, aby byly i nadále přístupné jak pro pěši, tak cyklistickou dopravu.
- 43) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit a navrhnout vhodné návaznosti na veřejnou dopravu tak, aby bylo možné nabídnout motorizovaným uživatelům komfortní napojení na veřejnou dopravu, a aby bylo možné využívat navržené komunikace přímo pro veřejnou dopravu:
- a) Provéřit a navrhnout umístění parkovišť P+R při přilehlých (stávajících či plánovaných) stanicích metra, železnice či jiné veřejné dopravy, včetně dopravního napojení na těleso okruhu.
 - b) Provéřit možnost umístění parkovišť K+R na tělese komunikace na všech kříženích s komunikacemi veřejné dopravy včetně nezbytných pěších napojení.
 - c) Zajistit, aby řešení tunelů neznemožňovalo vedení linek povrchové veřejné dopravy.
 - d) Provéřit umístění zastávkových zálivů v tělese komunikace pro případné vedení linek povrchové veřejné dopravy v tělese okruhu nebo v těsné návaznosti na něj, včetně nezbytných pěších napojení.
- 44) Před zpracováním definitivní DÚR vyhotovit návrh (nebo návrhy) zklidnění komunikací, na kterých dojde ke snížení dopravní zátěže tak, aby bylo zabráněno opětovnému nárůstu dopravní zátěže na souběžných komunikacích. Návrhy zklidnění prezentovat místním obyvatelům, které vhodným způsobem zapojit do definice požadavků a charakterizace návrhu zklidnění.
- 45) V souladu s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003 a č. 1776 ze dne 26. 10. 2010 zpracovat do návrhu zklidnění odpovídající řešení pro cyklistickou dopravu.
- 46) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit možnost takového prostorového řešení křižovatky V Olšinách – Úvalská, které by nevyžadovalo demolice obytných budov V Olšinách 783/128 a V Olšinách 744/130
- 47) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit možnost vedení tunelů v ose ulice Spojovací v poloze nad sebou, aby nebylo třeba demolice domů Spojovací 11, 13, 15, 17, případně domů v ulici Nad Libeňským nádražím.
- 48) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit zahájení raženého tunelu ve směru od jihu již pod Malešickým náměstím tak, aby nebyla třeba demolice obytného domu Malešické náměstí 52/2.

- 49) Před zpracováním definitivní DÚR dále prověřit možná řešení minimalizující demolice ostatních bytových i nebytových objektů, zejména tam, kde se tyto nenacházejí přímo v ose tělesa okruhu, ale například v prostoru rozpletů MÚK.
- 50) V DÚR zajistit pěší průchod pod železničním mostem Libeňského nádraží po obou stranách komunikace a zajistit zde průjezd cyklistů
- 51) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit od stávajícího návrhu prostorově a organizovaně i velmi odlišné varianty řešení křižovatky V Olšinách (až po křížení s Úvalskou), umožňující zejména:
- a) Zakončení městské třídy V Olšinách přímou návazností na terminál Depo Hostivař včetně vedení veřejné, pěší a cyklistické dopravy k terminálu v ose ulice V Olšinách.
 - b) Umístění parkoviště P+R při budoucím významném terminálu veřejné dopravy Depo Hostivař
 - c) Umístění parkoviště K+R, případně zastávek veřejné dopravy přímo na tělese v okruhu v návaznosti na terminál Depo Hostivař, včetně pěších propojení.
 - d) Vyloučení demolice dvou domů na stávajícím konci ulice V Olšinách.
- 52) V DÚR prověřit takové provedení MÚK Českobrodská, které umožní stávající a budoucí funkční průchod pěší a průjezd cyklistické dopravy v koridoru Českobrodské ulice bez prostorové segregace jednotlivých druhů dopravy a dále umožní budoucí napojení Jarovské spojky včetně cyklistické dopravy.
- 53) V DÚR prověřit prostorově úspornější provedení křižovatky Černokostelecká, které současně umožní zachování co nejpřímějšího pěšího průchodu a cyklistického průjezdu v koridoru stávající ulice Dřevčické, a to jak ke smyčce tramvaje, tak směrem ke stanici metra Depo Hostivař.
- 54) V DÚR prověřit možnosti zachovat pěší průchod v existujícím koridoru od ulice Černokostelecké po ulici V Olšinách zhruba v poloze západního okraje tělesa okruhu (stávající chodník mezi průmyslovými areály)
- 55) V DÚR prověřit zachování stávajících průchodů lesoparkem od ulice Rabakovské přes těleso zkušební dráhy směrem k areálu dopravního podniku.
- 56) V DÚR stabilizovat vedení cyklistických propojení v okolí záměru (zejména cyklotrasy A43) S ohledem na spojení terminálu Depo Hostivař s oblastí sídliště Skalka a Malešického náměstí realizovat tato propojení co nejpřímějším způsobem, tj. přednostně v rámci území dotčeného výstavbou MO.
- 57) Před DÚR zahájit fázi studijního ověření citlivých lokalit pro celý komplex staveb MO a LS a zahrnout do ní jednotlivé požadavky na řešení kritických míst pro odstranění bariér v území a pro dopravně urbanistické řešení. V rámci těchto dopravně urbanistických studií zohlednit již vznesené připomínky Komise pro cyklistickou dopravu a požadavky vznesené v průběhu procesu EIA. Jedná se o návrh řešení následujících lokalit v rámci celého souboru staveb MO a LS:
- a) Lokalita nyní zklidněných ulic Na Stráži - Na Vartě - Střížkovská, kde má dojít k nárůstu automobilové dopravy.
 - b) Davidkova - Vychovatelna, Čuprova a Balabenka, Na Žertvách - Kovanecká, prostup pod železniční trati 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 páteční 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 Davidkova - Bulovka na stezku podél Vltavy C6, včetně řešení křížení s ulicí Povltavská a Zenklova. V celé lokalitě Davidkova – Bulovka – Zenklova - Palmovka - zachování stávajících podmínek pro pěši a cyklistickou dopravu.
- f) Lokalita Libeň - zachování, resp. vznik bezpečného a moderního napojení ulice Bulovka s pátevní cyklotrasou A2 (tedy nikoli řešení v podobě podchodu se schodištěm).
- g) Provéřít 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 pěši z ulice Prosecká do ulice Zenklova, zejména k zastávkám tramvaji. Prostupnost zachovat i během stavby. Zachovat prostupnost pro pěši a pro cyklisty z ulice Prosecká do parku v údolí Rokytka a dále na Palmovku. Prostupnost zachovat i během stavby.
- i) Rozšíření propojení mezi cyklotrasou A2 a budovou Matematicko - fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze na východní straně křižovatky Povltavská x V Holešovičkách o cyklistickou dopravu.
- j) Rozšíření cyklostezky A2 vedené podél ulice Povltavská na východ od ulice V Holešovičkách na šířku odpovídající významu této cyklistické trasy, tedy minimálně 4,5 metru.
- k) Vyřešit napojení cyklotras A2 a A27 tak, aby nebylo nutné překonávat schody ani jiné obdobné překážky.
- l) Zachovat cyklistické propojení mezi ulicemi Bulovka a Davidkova a umožnit cyklistům průjezd v obou směrech
- m) Vyřešit křížení cyklotrasy A26 s ulicí Čuprova tak, aby zde nebylo nutné vést kolo, zbytečně prodlužovat trasu po nájezdové rampě umístěné v nevhodném směru a otáčet se o 180° při nájezdu na tuto rampu (např. výstavbou vodního prostupu Rokytka společně s posuzovanými stavbami)
- n) Vytvořit bezpečné cyklistické propojení Balabenky a ulice Českobrodská (plánovaná cyklotrasa A255) v ose komunikace Spojovací.
- o) Vytvořit bezpečnou cyklistickou trasu v severojižním směru v celé ose posuzovaných staveb.
- p) Vyřešit průjezd ulicí Zenklova pro cyklisty
- q) Integrovat cyklistickou dopravu na křižovatce U Kříže.
- r) Vytvořit průchod pro pěši na obou stranách podjezdu pod železniční tratí na Kolin.
- s) Vytvořit chráněný, souvislý průjezd bez bariér (schody, nutnost vést kolo, nesnížené obrubníky) přes Malešické náměstí pro plánované cyklotrasy A24 a A43.
- t) Vytvořit chráněný, souvislý průjezd bez bariér (schody, nutnost vést kolo, nesnížené obrubníky) mezi MÚK V Olšinách a MÚK V Rybníčkách (plánovaná cyklotrasa A43).
- u) Zachovat přístup z ulice Davidkovy k tramvajové zastávce Bulovka.

1.2 Technická a kompenzační opatření

Povrchová a podzemní voda

- 58) Zpracovat havarijní plán pro případ úniku látek škodlivých vodám.
- 59) Stanovit a dva roky před zahájením stavby vybudovat síť monitorovacích hydrogeologických objektů do hloubky 10 m pod niveletu trasy tunelů. Sledovat kvantitativní popř. kvalitativní parametry podzemních vod na objektech monitorovacího systému a průběžně vyhodnocovat získávané údaje.
- 60) Provést záměry hladin podzemních vod, zpracovat hydrogeologický posudek, provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech.
- 61) V rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4x ročně stanovit základní chemický rozbor (anorganické ukazatele jakosti vody) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1x ročně, výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.
- 62) Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území – měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studny, zjištění způsobu využívání z důvodů zajištění jejich ochrany.
- 63) Provést podrobný hydrogeologický průzkum prameniště Slatinského potoka a VKP mokřady Triangl s cílem zjistit hydrologickou spojitost původního prameniště Slatinského potoka s mokřady Triangl.
- 64) V případě průkazné hydrologické spojitosti původního prameniště Slatinského potoka s mokřady Triangl realizovat revitalizaci prameniště Slatinského potoka a revitalizaci jeho toku včetně propojení s mokřady Triangl. Propustek pro napojení Slatinského potoka na původní prameniště na východní straně Rabakovské technicky vybavit pro migraci drobných živočichů a zejména obojživelníků (rámový propustek, který při běžných průtocích není v půdorysu zcela zatopen, vtokovou jímku řešit vhodně tak, aby se nestala nepřekonatelnou pastí pro drobné živočichy). Projekt revitalizace konzultovat s Českým svazem ochránců přírody vlastníci část VKP a provádějícími zde revitalizační zásahy a se správcem vodního toku. V případě revitalizace postupovat podle ustanovení § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“).
- 65) Podrobně specifikovat systém odvodnění komunikace a projednat jej s příslušným správcem kanalizace.
- 66) Zpracovat manipulační řád pro jímku k odvodnění tunelu za provozu.
- 67) V dalších fázích projektové přípravy podrobněji specifikovat zacházení se srážkovými vodami a navrhnout použití lapolů při svedení srážkových vod do povrchových toků.
- 68) Pro realizaci podzemní části tunelů zařadit povolení k nakládání s vodami pro snižování hladiny podzemní vody dle vodního zákona.
- 69) Řešit vyváženost mezi účinností protihlukové ochrany a pohledovou a prostorovou přijatelností z hlediska jejich bariérového působení. Prostorové řešení a uspořádání křižovatek, parametry a řešení ramp přizpůsobit charakteru městského prostředí.
- 70) V předstihu před zahájením stavby MO zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané MÚK s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětina jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v dokumentaci.

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

Půda

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

Flóra, flóra, ÚSES

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

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

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

1.3 Optimalizační opatření

- 89) Projektově a legislativně připravit zřízení výkonového zpoplatnění komunikací - uvnitř MO pro automobilovou dopravu. Na zbylé ploše Prahy včetně MO zavedení mýta pro nákladní vozidla. Do projektu promítnout nutnost zatraktivnění Pražského okruhu oproti komunikacím uvnitř města vhodným nastavením poplatků na MO a Pražském okruhu, a to v úzké koordinaci a spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic České Republiky.
- 90) Projektově a legislativně připravit vyhlášení „nizkoemisních zón“, do nichž povolit vjezd pouze vozidlům splňujícím stanovené emisní normy, a to zóny EURO 4 uvnitř MO a zóny EURO 3 ve zbývajícím prostoru města až po Pražský okruh.
- 91) Projektově a legislativně připravit vyhlášení regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitroměstské nákladní dopravy na MO (rozšíření oblasti zákazu vjezdu vozidel těžších než 6 t na celou oblast uvnitř MO, zákaz vjezdu vozidel těžších než 12 t na komunikace MO).
- 92) Připravit a projednat opatření pro řízení rychlosti a skladby vozidel, např. v případě špatných rozptylových podmínek nebo v noci
- 93) Zpracovat projekt výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí. Navrhnout provozní zajištění úklidu (vysávání, kropení) navrhovaných povrchových úseků komunikací MO a LS v přiměřeném rozsahu
- 94) Projektově připravit aplikaci nízkohlučných vozovek, především v úsecích, kde se počítá s vyšší rychlostí než 50 km/hod.
- 95) Zpracovat projekt výstavby protihlukových stěn v maximalizovaném rozsahu
- 96) V součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví prověřit řešení odvětrání tunelů a zajistit jejich optimalizaci tak, aby bylo zajištěno efektivní a účinné omezení emisí z portálů tunelových trub (kritéria pro spouštění větracího zařízení, kapacity vzduchotechniky, výstupní rychlost vzdušnin atd.) – viz projektová opatření.
- 97) Optimalizační opatření dále specifikovat a upřesňovat tak, aby bylo možné docílit deklarovaných vývojových předpokladů poklesu dopravního zatížení.

1.4 Jiná opatření

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

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

II. Opatření pro fázi výstavby

II.1 Technická opatření

Obecná opatření pro ochranu životního prostředí

- 112) Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.), konkretizovat lokalizaci a vybavení oplachových ramp pro nákladní vozy vyjíždějící na místní komunikace.
- 113) Všechny pracovníky na stavbě před zahájením prací poučit o obecných zásadách a konkrétních opatřeních k minimalizaci vlivů výstavby na životní prostředí.
- 114) Před zahájením stavby provést pasportizaci zájmových objektů a po provedení ražeb jejich repasportizaci.

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

Vlivy na obyvatelstvo (hluk, vibrace a emise)

- 117) S ohledem na dobu trvání výstavby zřídit pro občany informační centrum, kde je informovat o postupu výstavby.
- 118) Velmi hlučné práce oznámit občanům v nejbližším okolí předem (např. informačním letákem), případně domluvit a seznámit občany režimovými opatřeními typu klidových přestávek apod.
- 119) Všechna zařízení staveniště v blízkosti chráněných staveb opatřit plným oplocením minimální výšky 2 m. V oblasti Balabenky zřídit místo oplocení směrem k zástavbě PHC výšky přibližně 4 m. Výšku a rozsah upřesnit v dalším stupni PD.
- 120) V ulici Pelyňkové podél plotu rodinného domu č. c. 178 vybudovat provizorní PHC výšky 4 m a délky 60 m. Touto ulicí bude vedena mimostaveništní doprava z ulice Rabakovská na zařízení staveniště u opěr mostu přes železniční trať. Rozměry PHC upřesnit v dalším stupni PD.
- 121) Další PHC (délka cca 400 m a výška 4 m) po dobu výstavby umístit podél komunikace vedoucí na zařízení staveniště v prostoru budoucí MÚK V Olšinách. Jedná se o prodloužení ulice V Olšinách od křižovatky s ulicí Úvalskou. PHC zřídit podél plotu pozemků rodinných domů v ulici Mirošovické. Rozměry PHC upřesnit v dalším stupni PD.
- 122) Hlukem ze stavební činnosti může být ovlivněn i bytový dům o 20 NP u ulice Černokostelecké. Tento objekt může být ovlivněn hlukem z výstavby MÚK Černokostelecká. Ovlivnění tohoto objektu prověřit v dalším stupni PD.
- 123) V rámci zpřesnění podkladů po vybrání konkrétní varianty následně upřesnit, doplnit či rozšířit a optimalizovat protihluková opatření uvedená v akustické studii dokumentace (příloha 11.2 Hluková studie).
- 124) Zajistit řádnou koordinaci a souběh prací pro minimalizaci vlivů na životní prostředí (minimalizace časových prodlev, chodu mechanismů naprázdno, trvání zemních prací apod.)
- 125) Omezit nebo vyloučit nahloučení stavební techniky do jednoho místa z důvodu zamezení vzniku kumulovaného zdroje znečišťování omezením souběhu strojů či jejich pracovní doby na 50 %, nebo nasazením strojů splňujících emisní normu na úrovni Stage IV dle směrnice 2004/26/EC.
- 126) Omezit povolenou rychlost na staveništi a mimo zpevněné vozovky.
- 127) Minimalizovat skladování a deponování prašných materiálů na stavbě.
- 128) Respektovat požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a zcela vyloučit stavební činnost v době od 21.00 do 7.00 hod. Stanovit pracovní dobu na stavbě mezi 8:00 a 18:00 hod., o víkendech provádět pouze méně hlučné práce
- 129) Vypínat motory automobilů a mechanismů v době, kdy nejsou v činnosti a dbát na dobrý technický stav automobilů a stavebních strojů.

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

Povrchová a podzemní voda

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

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

Půda

- 149) Před zahájením realizace výkopu nebo násypu komunikace vyhloubit zachytne příkopy. Během výstavby při zemních pracích zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovnosti terénu. Vytvořit taková technická opatření, jejichž cílem je neškodné odvedení soustředěného povrchového odtoku srážkových vod. Tato opatření jsou nezbytná na všech místech stavby včetně zařízení stavenišť, přeložek komunikací atd.
- 150) Dočasné skládky orniční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zabránit rozmnožení rudérálních druhů rostlin.
- 151) Po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch, zařízení stavenišť a zrušených úseků stávajících komunikací, které budou přeloženy.
- 152) Pokud se zemina a blušina stane odpadem, předložit při územním řízení návrh na uložení tohoto odpadu.

Fauna, flóra, ÚSES

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

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

II.2 Kompenzační opatření

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

II.3 Optimalizační opatření

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

II.4 Jiná opatření

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

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

III. Opatření pro fázi provozu

III.1 Technická opatření

Vlivy na obyvatelstvo (hluk, vibrace a emise)

- 187) Zajistit provoz odvětrání tunelů ve schváleném rozsahu, zejména zajistit spouštění větracího systému podle kritérií schválených příslušným orgánem ochrany ovzduší.
- 188) Pravidelně kontrolovat funkčnost vzduchotechnického systému.
- 189) Ve vybrané lokalitě u obytné zástavby v místě přiblížení MO a I.S (např. MÚK Balabenka) instalovat monitorovací stanici pro kontinuální automatizované měření koncentrací znečišťujících látek v minimálním rozsahu: suspendované částice PM_{10} a $PM_{2.5}$, NO_2 , benzen, benzo(a)pyren a zajistit dlouhodobý provoz měřicí stanice.
- 190) Provádět monitoring hlukové zátěže v okolí stavby MO.
- 191) Provádět monitoring znečištění ovzduší v tunelech.

Povrchová a podzemní voda

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

Fauna, flóra, ÚSPS

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

III.2 Optimalizační opatření

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

- 201) Nejpozději v době zprovoznění vyhlásit „nízkoemisní zóny“, do nichž bude povolen vjezd pouze vozidlům splňujícím stanovené emisní normy, a to zóny EURO 4 uvnitř MO a zóny EURO 3 ve zhývajícím prostoru města až po Pražský okruh.
- 202) Nejpozději v době zprovoznění realizovat systém regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitroměstské nákladní dopravy na MO (rozšíření oblasti zákazu vjezdu vozidel těžších než 6 t na celou oblast uvnitř MO, zákaz vjezdu vozidel těžších než 12 t na komunikace MO).
- 203) Nejpozději v době zprovoznění zajistit provoz systému zpoplatnění, nízkoemisních zón a regulace tranzitní nákladní dopravy, tj. zejména zajistit důslednou kontrolu dodržování stanovených omezení.
- 204) Zajistit regulaci rychlosti jízdy na MO a LS tak, aby průměrná rychlost dopravního proudu nepřekročila 50 km.hod⁻¹.
- 205) Zajistit trvale intenzivní čištění vozovek na celém MO, na LS a na části Vysočanské radiály až po tunelový úsek (včetně napojovacích úseků s MO) v rozsahu 2 x týdně formou samosběrného vozu s následným oplachem tlakovou vodou.
- 206) Zvážit další opravná opatření na zmírnění dopadů znečištění ovzduší vlivem dopravy na MO (další redukce dopravy, filtrace vypouštěného vzduchu z tunelů atd.)

III.3 Jiná opatření

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

IV. Opatření pro fázi ukončení záměru

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

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

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


 posuzování vlivů na životní prostředí
 a integrované prevence
 (otisk kulatého razítka se státním znakem)

Příloha:

Příloha ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“ na životní prostředí

Obdrží:

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

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

obce: 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:



Datum předložení oznámení:

24. 7. 2006

Zpracovatel dokumentace:



Datum předložení dokumentace: 19. 6. 2008

Zpracovatel dopracované dokumentace:



Datum předložení dopracované dokumentace:

13. 12. 2010

Zpracovatel posudku:



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 Pele 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 VI – 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.

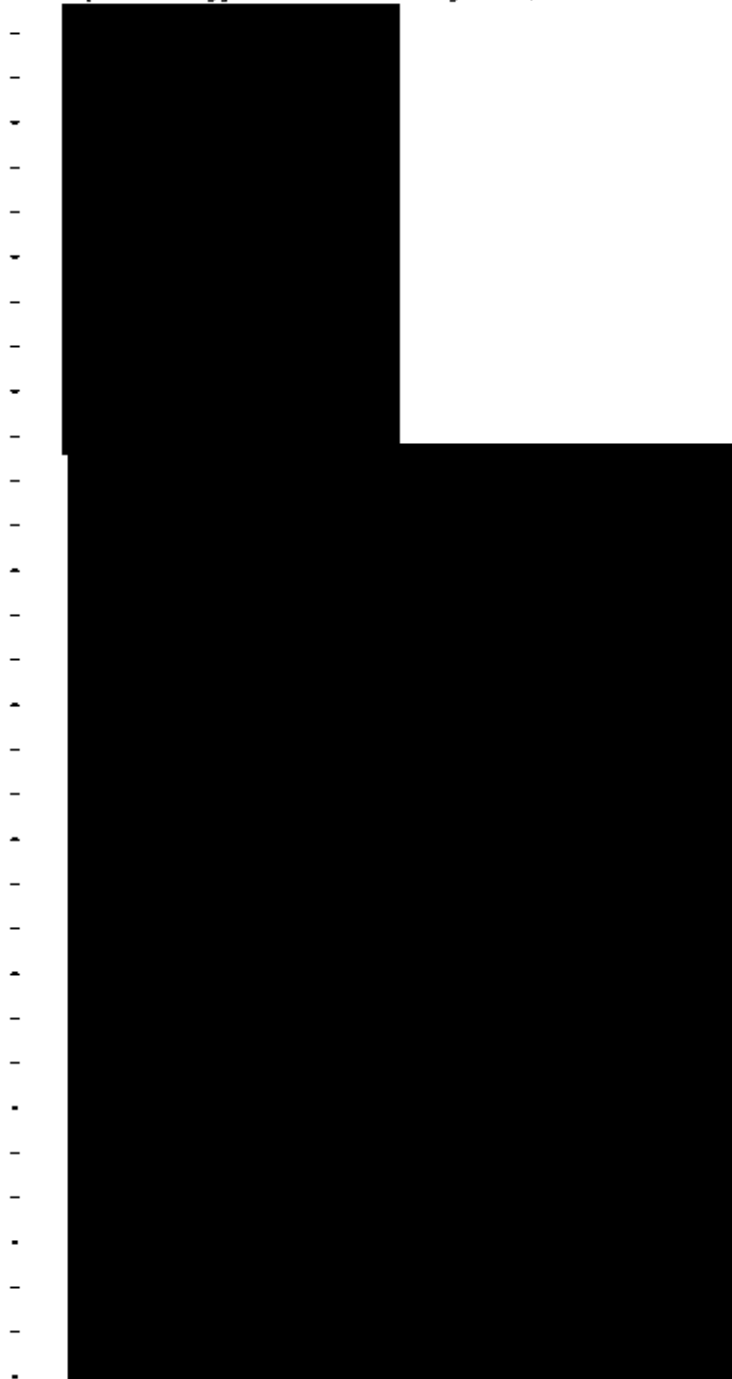
Závěry veřejného projednání:

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 subjektu, 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 Šjinak!, Auto*Mat a Krocan





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 Vosmikových 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 Vosmikových 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 VI-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 kázní 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 PM_{10} . Z tohoto důvodu byla navržena optimalizační opatření (viz varianta VI-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 PM_{10} . 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 PM_{10} a krátkodobé maximální koncentrace NO_2 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 PM_{10} v ovzduší, převyšujících imisní limit $40 \mu g/m^3$, 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 I.S. 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 (VI) a současně v podobě varianty řešení akceptující rozvíjející optimalizační opatření (VI-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 VI-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 I.S. 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 vlivu 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 obdržení 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 vlivu 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 zpracování dokumentace rozšířen. Původní stavy - tj. stávající stav, budoucí stav bez realizace navrhovaného záměru a výhledový stav po dokončení záměru (po roce 2015) - byly doplněny o několik mezistavů, které detailněji charakterizují období postupného dokončování ostatních souvisejících částí NKS Prahy (stavby 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 nejnepříznivější 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 „ÚP“).
- 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:

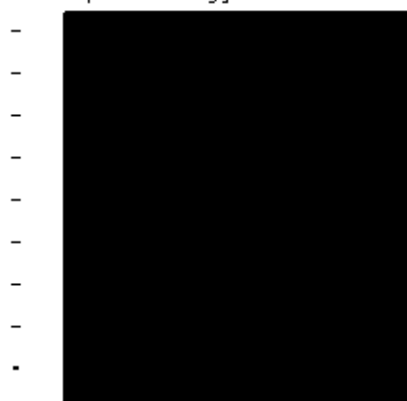
K zpracované dokumentaci bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 19 vyjádření (8 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů, 3 vyjádření veřejnosti, 2 vyjádření podnikatelských subjektů a vyjádření Univerzity Karlovy v Praze)

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 „Krocán“
- Občanské sdružení „Za naši budoucnost“
- Sdružení Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
- Společné vyjádření sdružení 8jinak!, Auto*Mat a Krocán



přípomínek 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 jejich 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 VI-optimalizované (VI-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 rychlosti 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 I Snižování emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy:

bod 1.1 Opatření k omezení počtu jízdy 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 zachytých 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 I.S 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 MUK, 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 IIS II MP. 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 MUK 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 zasypy 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 MÚMP, odboru městského investora, MÚMP, odboru dopravy, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy - Úsekem dopravního inženýrství a Komisi Rady HMP pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi.
 - 39) Průběžně informovat širokou veřejnost s možností zapracování 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 zakonponování 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 zasazených 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 tísni.
- 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 cyklo dopravu.
- 48) Provéřít 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 křiženkách 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 zpracovat 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 Davidkova k náměstí Na Straži 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 Zenklovky, pokud možno formou obnovení pěších průchodů v uliční úrovni
 - d) Nezavlékání dopravy z větve tunelu Libeňské spojky do v současnosti zklidněných úseků ulic Bulovka a Střížkovská.
 - e) Komfortní vedení cyklistické dopravy jak ve směru páteřní cyklotrasy A27 (Bulovka - Střelná), tak v koridoru ulice Zenklovky a v napojení ulice Davidkovy, s vyloučením úseků s vedením kola nebo schodišť
- 53) Před zpracováním definitivní DÚR prověřit vedení tunelu LS v horní části pod ulici Zenklovou tak, aby nedocházelo k demolicím v bloku mezi ulicí Zenklovou a Vosmikových.
- 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) Davidkova - Vychovatelna, Čuprova a Balabenka, Na Žertvách - Kovanecká, prostup pod železniční trati 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 pěši a průjezd pro cyklisty v ulici Rabakovská a dále v ulici Povltavská, kudy vede pátevní 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 Davidkova - Bulovka na stezku podél Vltavy C6, včetně řešení křížení s ulicí Povltavská a Zenklova. V celé lokalitě Davidkova - Bulovka - Zenklova - Palmovka - zachovat stávající podmínky pro pěši a cyklistickou dopravu.
- f) Lokalita Libeň - zachování, resp. vznik bezpečného a moderního napojení ulice Bulovka s pátevní cyklotrasou A2 (tedy nikoli řešení v podobě podchodu se schodištěm).
- g) Prověřit 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 pěši z ulice Prosecká do ulice Zenklova, zejména k zastávkám tramvají. Prostupnost zachovat i během stavby. Zachovat prostupnost pro pěši 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 Davidkova 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 Malošické náměstí pro plánované cyklotrasy A24 a A43.
- t) Vytvořit chráněný, souvislý průjezd bez bariér (schody, nutnost vést kolo, nesnížené obrubníky) mezi MUK V Olšinách a MUK V Rybníčkách (plánovaná cyklotrasa A43)
- u) Zachovat přístup z ulice Davidkovy k tramvajové zastávce Bulovka.

III. Technická opatření

III.1 Obecná opatření ochrany životního prostředí

Období přípravy a realizace stavby

- 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) Sytký odpad ze stavby a dovážené sytké stavební materiály na korbách automobilů zakrývat plachtami.
- 66) Zajistit průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací
- 67) Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Minimalizovat dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo. Přepravní trasy v maximální míře využívat v trase budované komunikace
- 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.) udržívat 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 těchto 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, třídit, 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, Vosmikových, 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 nejhlučnější 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 demolici.
- 97) Všechna zařízení stavenišť v blízkosti chráněných staveb opatřit plným oplocením minimální výšky 3 m. U staveniště 1 U Kříže bude místo oplocení směrem k zástavbě v ulici Hejtmánkové zřízena protihluková clona výšky přibližně 4 m. Výška bude upřesněna v dalším stupni PD.
- 98) Přebytečnou zeminu převážet nákladními auty ze staveniště 1 a staveniště 2 ulicí Povltavskou do provizorního přístavu a odtud loděmi. Zeminu nepřepřevážet komunikací V Holešovičkách. Ze staveniště 3 a eventuálně i staveniště 2 přepravovat přebytečnou 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 měřeními 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 kropícím 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 II.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;

- c) změnu užívání některých bytových objektů na objekty nebytové, případně jejich demolice;
 - d) 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 II.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 Vosmikových a navazujících parkových ploch a dále dostavby v území vymezeném I.S 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 benzinů 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 účinnosti 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 eventuálních agresivních složek (sírany, 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 - Balaběnka“ (odvodnění do recipientu, lapoly s mechanickým předčištěním, havarijní jímky, 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 normými 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 skryvku 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 zájezdu 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 vrtý do hloubky cca 10 m pod niveletu trasy tunelu
- 174) Monitorovací vrtý hloubit bezjádřově, profil vrtání 254 mm, profil výstroje PE 140 mm, obsyp kačirek frakce 4/8 mm do úrovně cca 3 m nad ustálenou hladinu, výše zatěsnit jílocementem.
- 175) Monitorovací hydrogeologické vrtý umístit v profilech příčně na tunel při vzdálenosti profilů cca 100 m u hloubeného tunelu
- 176) V každém profilu umístit celkem 4 monitorovací vrtý (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 (tříetážový porost o šířce 5 - 10 m).

Nucené odvětrání tunelů

203) Návrh systému provozního větrání tunelových trub s nuceným odvodem do vhodně situovaných výdechových objektů (kominů) 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 oblasti 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), čím dochází k omezení tranzitní dopravy a nákladní dopravy, omezení noční dopravy;
- b) zatraktivnění 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 oblasti 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 nevyužívány 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, Zdíby, 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 I.S. 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 bytových 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 I.S. 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 Kličovem 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 ulicí 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 Klišařské 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 Labuška

- 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 křižovek a křižení (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.


posuzování vlivu 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

Praha dne 25. března 2019

Č. j.: MZP/2017/710/2757

Vyřizuje: Ing. Vébr

Tel.:

E-ma

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod č.j.: 54150/ENV/12 dne 11. října 2012
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 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 (dále jen „zákon“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Varianta T1 – městský okruh je veden v tunelu Malešice – Balabenka mimo prostor stávající křižovatky Jarov. Ražená část tunelu podchází areál Střední odborné školy a sídliště Zelené město, hloubená část tunelu podchází pod ulicí Spojovací po Vysočanské náměstí. Kolejiště ČD podchází stávajícím podjezdem ČD na Balabence. Součástí této varianty ne MÚK K Žižkovu.

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

Podrobnější popis variant společně s technickými prvky je uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (RNDr. Přemysl Marek, říjen 2010) (dále jen „dokumentace EIA“).

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha

obce: Městská část Praha 3, Městská část Praha 9, Městská část Praha 10, Městská část Praha 15

k. ú.: Hostivař, Hrdlořezy, Libeň, Malešice, Strašnice, Vysočany, Žižkov

Obchodní firma oznamovatele:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

IČ: 00064581

Záměr „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“ naplnil dikci bodu 9.4 (Novostavby, rekonstrukce a přeložky silnic o čtyřech a více jízdních pruzích delších než 10 km nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pruzích delších než 1 km) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod čj.: 54150/ENV/12 dne 11. října 2012, tedy platného do 11. října 2017. Žádost zástupce oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 14. listopadu 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“). Dne 6. 10. 2017 obdrželo MŽP doplňující podklady, které obsahovaly dokument s názvem „Doplněk k žádostem o prodloužení platnosti souhlasných Stanovisek EIA staveb MO č. 0081 a 0094 a LS č. 8313, Hodnocení změn záměru“ (autorský kolektiv, září 2017). V období od 19. 1. 2018 do 15. 2. 2019 pak MŽP postupně obdrželo další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála“

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj.: 54150/ENV/12 dne 11. října 2012 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 11. října 2022.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ zpracovaný autorským kolektivem v září 2017 (dále jen „Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska“). Text dokumentu obsahuje popis záměru a popis změn záměru oproti stavu posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále se v materiálu nachází vyhodnocení změn v dotčeném území. Přílohami tohoto materiálu jsou výkresy technického řešení, modelové hodnocení kvality ovzduší - srovnávací studie, srovnávací akustická studie a stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313. Ministerstvo životního prostředí se v rámci prodloužení platnosti stanoviska zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo vyplývají z aktualizované hlukové studie a modelového hodnocení kvality ovzduší. Předmětný záměr prochází územím Prahy 15, 10, 3 a 9. V širším území dochází k postupnému nárůstu hustoty zalidnění v podobě plánované zástavby v souladu s územním plánem, což je obecným rysem rozvoje města a nárůstu celkového počtu obyvatel. Součet obyvatel dotčených katastrálních území městských částí činí cca 173 000 obyvatel. Hustota

obyvatelstva se v dotčeném území oproti dokumentaci EIA významně nezměnila. Došlo však k demografickému vývoji v předmětných katastrálních územích, který může být charakterizován celkově mírným přírůstkem obyvatelstva, i když v k. ú. Strašnice a Malešice došlo naopak k mírnému poklesu počtu obyvatel. Celkově ve všech dotčených katastrálních územích došlo k 3,5% přírůstku počtu obyvatel.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

V rámci dokumentace EIA byly hlukové poměry v dotčeném území posouzeny v širším kontextu staveb Libeňské spojky, Městského okruhu a navazujících komunikací. K dokumentaci EIA byla zpracována studie Modelové výpočty hluku ze silniční dopravy v okolí projektovaného Městského okruhu v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála v Praze (Akustika Praha, červenec 2005). Součástí dokumentace EIA byla také akustická studie (Akustika Praha, 2010). Pro vyhodnocení současného stavu byla zpracována aktualizovaná srovnávací akustická studie (Ing. Petr Jurtin, ametriz, 2017). Z předložených materiálů vyplývá, že hluková situace je v dotčeném území na některých místech velmi nepříznivá. Dominantním zdrojem hluku v území je automobilová a kolejová doprava. Zájmové území předmětného záměru je na jihu výrazně ovlivněno provozem na Jižní spojnici a Štěrboholské radiále, dalšími významnými zdroji silničního hluku jsou komunikace, které dnes nahrazují plánovaný záměr: Úvalská, Spojovací a Novovysočanská. Na mnoha místech v území plánovaného záměru jsou imise hluku vyšší, než platné hygienické limity (např. adresní místo Novovysočanská 827/36 a Spojovací 119/15 (den 71 dB, noc 62 dB)). V celém úseku stavby jsou navržena rozsáhlá protihluková opatření (dále jen „PHO“). Významným PHO plánovaného záměru je samotné vedení trasy v tunelech, dále použití „tichých“ povrchů vozovek a navržené rozsáhlé protihlukové clony. I přes navržená PHO se však na mnoha místech nepodaří dodržet hygienické limity pro hluk z dopravy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena jednak zpřesněním technických podkladů, čímž dojde i ke zpřesnění výpočtového modelu anebo realizací dalších PHO přímo na jednotlivých stavbách.

Pro porovnání hlukové situace v předmětném území bez realizace záměru byl použit rok 2016. Pro potřeby porovnání bylo použito 17 identických výpočtových bodů z původní akustické studie použité v dokumentaci EIA (2010) a aktualizované akustické studie (2017). Z celkového počtu 17 výpočtových bodů došlo u dvou z nich k navýšení hlukové zátěže, konkrétně: adresní místo Učňovská 100/1 (navýšení z 63 dB na 64 dB v denní době a navýšení z 54 dB na 57 dB v noční době) a adresní místo Spojovací 119/15 (navýšení ze 70 dB na 71 dB v denní době). U všech ostatních 15 výpočtových bodů zůstala hluková zátěž totožná, nebo se zlepšila, a to někdy i velmi výrazně o 15 – 20 dB (např. adresní místa Mokřanská 1491/30, Novostrašnická 1414/58).

Pro srovnání hlukové zátěže po realizaci záměru (výhledový stav v roce 2030) bylo použito 15 výpočtových bodů. Porovnány byly modelované hodnoty akustického tlaku pro výhledový stav 2030 z původní akustické studie (2010) a aktualizované akustické studie (2017), ve které byla zohledněna opatření pro snížení hluku v předmětném území vyplývající ze stanoviska EIA, jako jsou např. protihlukové clony nebo prodloužení tunelů. Oproti hodnotám z původní akustické studie (2010) pro výhledový stav v roce 2030 došlo k výraznému zlepšení hlukové situace. Aktualizovaná akustická studie (2017) předpokládá pro výhledový stav v roce 2030 nižší hodnoty akustického tlaku u všech 15 výpočtových bodů, u některých z nich se hluková zátěž snížila velmi výrazně o 7 – 12 dB (např. adresní místa Mirošovická 1713/3, Učňovská 100/1, Novostrašnická 1212/31). Jedním z hlavních důvodů je použití nového výpočtového modelu (CADNA A, verze 2017) založeného na přesnějších mapových podkladech poskytujících 3D vrstvu budov, která je mnohem přesnější než vrstva těchto objektů použitá v původní studii v roce 2010, jelikož budovy jsou v modelu znázorněny ve skutečných výškách, se skutečným tvarem střech a se všemi členěními na fasádách. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace je skutečnost, že na mnohých místech došlo od roku 2010 k zavedení nových protihlukových opatření, příkladem je např. ulice Mokřanská, kterou ovlivnila realizace protihlukových clon u komunikace Jižní spojka. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace v předmětném území je skutečnost, že do nového akustického modelu byla zahrnuta opatření pro snížení hluku vyplývající z podmínek stanoviska EIA. I přes zlepšení hlukové situace budou na některých výpočtových bodech i nadále překročeny hygienické limity hluku v denní i noční době. Tato situace bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace např. použitím dostupných efektivnějších PHO.

Na základě výpočtů a měření lze říci, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ovzduší došlo oproti době dokončení dokumentace EIA (rok 2010) ke změně právních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), emisní limity však zůstaly zachovány. V dokumentaci EIA byla kvalita ovzduší v dotčeném území vyhodnocena v rozptylové studii (Ing. Pavel Šinágl, 2005) na základě údajů z měřících stanic a modelových výpočtů kvality ovzduší. Emise znečišťujících látek byly v původní verzi dokumentace EIA (2008) odhadnuty v dotčených katastrálních územích Žižkov, Vysočany a Malešice. Pro aktuální stav byla zpracována srovnávací studie Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM, 2017) (dále také „aktualizovaná rozptylová studie“), ve které byly provedeny kompletní aktualizované výpočty produkce emisí z automobilové dopravy na základě údajů o intenzitách a dalších parametrech dopravy v řešeném území. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl hodnocen dle pětiletých průměrů z let 2011 – 2015 ve čtverečné síti 1 x 1 km dle zákona č. 201/2012 Sb.

a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Koncentrace znečišťujících látek byly v době zpracování dokumentace EIA (2010) v širším území plánovaného záměru (k. ú. Žižkov, k. ú. Vysočany a k. ú. Malešice) následující: k. ú. Žižkov - NO_2 $\square$ $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} $\square$ $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen $\square$ $1,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$, k. ú. Vysočany - NO_2 $\square$ $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} $\leq$ $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen $\square$ $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, k. ú. Malešice NO_2 $\square$ $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} $\square$ $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen $\square$ $1,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$. V případě benzo(a)pyrenu nebyla data o imisním pozadí k dispozici, protože tehdejší legislativa nevyžadovala jejich měření. Proto v rámci dokumentace EIA (rok 2010) byly hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu $0,04$ až $0,16 \text{ ng}/\text{m}^3$, místy až $0,2 \text{ ng}/\text{m}^3$. Aktuální koncentrace znečišťujících látek v předmětném území jsou dle ročních průměrů z let 2011 – 2015 následující: NO_2 – $24,8$ – $35,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – $23,7$ – $26,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – $15,3$ – $17,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – $1,4$ – $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyren $1,02$ – $1,20 \text{ ng}/\text{m}^3$. V území jsou splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, překročen je pouze limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Koncentrace benzo(a)pyrenu se pohybují v rozmezí 102 – 120 % limitu. K hygienickému limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se však dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb. pouze přihlíží.

Pro výhledový stav po realizaci záměru (2030) jsou v aktualizované rozptylové srovnávací studii (2017) vypočteny průměrné koncentrace znečišťujících látek následovně: NO_2 – $23,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – $28,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U žádné z těchto látek nedojde k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace. Pro benzo(a)pyren, u kterého je imisní limit překračován již v současném stavu, byl vypočten pouze příspěvek z dopravy, a to místy více než $0,1 \text{ ng}/\text{m}^3$. Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu po realizaci záměru (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit mírně překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně $1,2 \text{ ng}/\text{m}^3$.

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. Z porovnání původní studie (rok 2010) a aktualizované rozptylové studie (rok 2017) vyplývá, že aktualizované výpočty předpokládají srovnatelné imisní zatížení v území v současné době a i po zprovoznění záměru. Provoz záměru nezpůsobí překračování imisních limitů v okolí záměru pro průměrné roční koncentrace žádné ze sledovaných znečišťujících látek oproti stávajícímu stavu. V případě denních koncentrací částic PM_{10} nelze lokálně vyloučit častější výskyt nadlimitních

koncentrací, než je legislativou povolený počet, jedná se však pouze o několik referenčních bodů přímo v trase Městského okruhu, a to mimo obytnou zástavbu, v porovnání s původní studií se jedná i tak o poměrně výrazné zlepšení rozptylové situace. V případě benzo(a)pyrenu, kde jsou imisní limity překračovány již v současném stavu, budou průměrné koncentrace této látky i nadále dosahovat maximálně $1,2 \text{ ng/m}^3$.

Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Z hlediska intenzit dopravy byly porovnány intenzity automobilové dopravy na významných dopravních úsecích území s velkou dopravní zátěží. Porovnány byly hodnoty intenzit v dokumentaci EIA (model TSK, 2009) a aktualizované hodnoty dat z roku 2016. V rámci Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska byla zpracována studie Stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313 (TSK hl. m. Prahy, srpen 2017) a byl vytvořen aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017).

První srovnání intenzit dopravy v předmětném území bylo provedeno mezi roky 2009 (dokumentace EIA) a 2016 (dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska), jedná se o intenzity vyplývající ze skutečného sčítání dopravy v předmětném území v daných letech. Zatímco v roce 2009 byly intenzity dopravy na významných dopravních úsecích následující: ulice Na Padesátém (16 700 vozidel/den), Úvalská (27 400 vozidel/den), Českobrodská (29 500 vozidel/den), Spojovací (26 800 vozidel/den), fyzické sčítání dopravy v roce 2016 ukázalo, že intenzity dopravy jsou v některých uvažovaných úsecích nižší (cca o 7 – 10 %) než původní modelové hodnoty, konkrétně: ulice Úvalská (24 800 vozidel/den), Českobrodská (27 600 vozidel/den). Na některých úsecích se intenzity dopravy mírně zvýšily (cca o 2 – 4 %), konkrétně: ulice Na Padesátém (17 300 vozidel/den), Spojovací (27 400 vozidel/den). Meziroční navýšení intenzit dopravy bylo však předpokládáno již v rámci dokumentace EIA. Model TSK (2009) použitý v dokumentaci EIA predikoval pro nulovou variantu po roce 2015 (tj. stav, kdy stavby Městských okruhů a Libeňské spojky nejsou v provozu), dokonce výrazně vyšší intenzity dopravy (cca o 8 – 73 %, v ulici Úvalská o 135 %) než ukázalo fyzické sčítání v roce 2016, kdy předmětné stavby stále nejsou v provozu, konkrétně: ulice Na Padesátém (24 000 vozidel/den), Úvalská (58 300 vozidel/den), Českobrodská (29 900 vozidel/den), Spojovací (47 600 vozidel/den). Důvodem predikovaných vyšších intenzit je to, že model TSK (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Z výše uvedeného je tedy patrné, že při fyzickém sčítání intenzit dopravy v roce 2016 došlo k navýšení některých intenzit oproti roku 2009, avšak v dokumentaci EIA (2010) bylo toto předpokládáno, řešeno a vyhodnoceno. Navýšení dopravních intenzit se tedy pohybuje v rámci hodnot z dokumentace EIA.

Další porovnání dopravních intenzit bylo provedeno pro výhledový stav (rok 2030). Intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v území předmětného záměru ve výhledovém stavu v roce 2030 jsou uvedeny v následující tabulce, a to jak bez realizace předmětného záměru, tak i po jeho realizaci. Jsou zde uvedeny vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z modelu TSK (2009), který byl použit v dokumentaci EIA a který zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj a vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z aktualizovaného zpřesněného matematického modelu TSK (2017), který již zohledňuje aktuální trendy naplňování platného územního plánu.

Tab. č. 1. – intenzity dopravy v území předmětného záměru v roce 2030

	TSK (2009) rok 2030 bez záměru	TSK (2017) rok 2030 bez záměru	TSK (2009) rok 2030 se záměrem	TSK (2017) rok 2030 se záměrem
Rabakovská	16 100 voz./den	14 100 voz./den	-	-
Na Padesátém	24 900 voz./den	16 500 voz./den	20 300 voz./den	13 800 voz./den
Úvalská	55 700 voz./den	23 400 voz./den	23 000 voz./den	6 200 voz./den
Limuzská	19 800 voz./den	12 000 voz./den	15 200 voz./den	10 800 voz./den
Pod Táborem	24 400 voz./den	18 400 voz./den	9 700 voz./den	7 700 voz./den
Českobrodská	29 900 voz./den	27 600 voz./den	21 600 voz./den	16 100 voz./den
Spojovací	45 600 voz./den	29 400 voz./den	15 400 voz./den	10 200 voz./den

Z uvedených intenzit dopravy je patrné, že aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017) predikuje intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace záměru na významných dopravních úsecích cca o 8 – 58 % nižší než původní matematický model TSK (2009). Intenzity dopravy ve výhledovém stavu v roce 2030 po realizaci záměru jsou v aktualizovaném modelu TSK (2017) výrazně nižší (cca o 20 – 77 %) než predikované intenzity v původním modelu TSK (2009) použitým v dokumentaci EIA. Nižší intenzity dopravy ve výhledovém období (2030) v modelu 2017 oproti modelu 2009 jsou způsobeny hlavně tím, že původní model (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území a komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí, které definoval platný územní plán sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Vzhledem k předloženým materiálům je již téměř jisté, že se v roce (2030) nepodaří tento územní plán sídelních útvarů zdaleka naplnit, a že bude naplněn nejdříve v roce 2050, proto byly také pro aktualizovaný model (2017) vytvořeny přesnější aktualizované dopravně inženýrské podklady, které již zohledňují aktuální trendy naplňování platného územního plánu. Tyto podklady byly obdobně jako pro původní model TSK (2009) vytvořeny na pracovišti Technické správy komunikací hl. m. Prahy na Úseku Dopravního inženýrství (TSK ÚDI) shodným týmem

zpracovatelů. Do nových podkladů byly zpracovány veškeré známé nové upřesňující skutečnosti jak z pohledu stavu a vývoje dopravních intenzit a přepravních vztahů, tak z hlediska rozsahu komunikační sítě. Dopravní vztahy (matice jízd) byly odvozeny z podkladů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), které IPR vygeneroval v rámci přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo pro horizont 2030, jako etapový stav naplňování územního plánu sídelních útvarů. Pracoviště TSK ÚDI a IPR hl. m. Prahy jsou jedinými oprávněnými pracovišti pro tvorbu daných podkladů. Nový model TSK (2017), který zohledňuje aktuální trendy při naplňování územního plánu sídelních útvarů Prahy, proto predikuje nižší intenzity dopravy v roce 2030. Přestože mají výpočty pro vzdálenější horizont (výhledový stav 2050), kde budou intenzity dopravy spíše odpovídat hodnotám výhledového stavu z původního modelu TSK (2009), jistě svůj význam, byl pro porovnání výhledového stavu využít bližší rok (2030), ve kterém se dá rovněž lépe odhadnout demografický vývoj a vývoj dopravních vztahů v území.

Z hlediska intenzit dopravy lze tedy konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra, ÚSES a ekosystémy

Z dokumentace EIA vyplývá, že v trase plánovaného předmětného záměru ani v jeho bezprostředním okolí nebyl v době zpracování této dokumentace zjištěn výskyt kriticky ohrožených druhů rostlin ani živočichů. V území byl zaznamenán výskyt 2 druhů silně ohrožených a 4 druhů ohrožených živočichů. V km 4,27 trasa předmětného záměru křížuje nefunkční lokální biokoridor L4/257 Vítkov – Vidrholec, který je v místě plánovaného Městského okruhu přerušen frekventovanou komunikací Spojovací. Pro zajištění funkčnosti biokoridoru byl v dokumentaci EIA přes ulici Spojovací navržen ekodukt. V celé trase plánovaného Městského okruhu se nevyskytovaly téměř žádné lokality s přírodními nebo přírodě blízkými ekosystémy.

Pro vyhodnocení současného stavu byl v předmětném území na potenciálně významnějších lokalitách z hlediska biodiverzity proveden orientační terénní průzkum formou pochůzky. Terénní průzkum potvrdil, že se v předmětném území vyskytují převážně běžné druhy rostlin a živočichů, a že oproti roku 2010 nedošlo ke kvantitativním ani kvalitativním změnám přírodních podmínek, ani druhové diverzity na daném území.

Z hlediska fauny, flóry a ekosystémů lze tedy konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Nedošlo rovněž ke změnám zvláště chráněných území ani územního systému ekologické stability a nebyly vyhlášeny nové významné krajinné prvky.

Soustava lokalit NATURA 2000

Záměr do území soustavy NATURA 2000 přímo nezasahuje. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Milíčovský les (ve vzdálenosti cca 3 km). Ptačí oblasti se v blízkosti plánovaného záměru nevyskytují. V dokumentaci EIA byl vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vyloučen stanoviskem odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 16. 8. 2005.

V lokalitě plánovaného záměru nebyla vyhlášena žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. V nejbližší evropsky významné lokalitě Milíčovský les nedošlo od doby zpracování dokumentace EIA k žádným změnám.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Voda

Lokalita plánovaného záměru se z širšího hydrografického hlediska nachází v povodí Vltavy (číslo hydrologického pořadí 1-06-01-055), která je páteřní vodotečí celého území. Trasa Městského okruhu kříží rozvodnici drobných povodí mezi Slatinským potokem (číslo hydrologického pořadí 1-12-01-020), který je pravostranným přítokem Botiče (číslo hydrologického pořadí 1-12-01-014) a Rokytkou (číslo hydrologického pořadí 1-12-01-34). Zájmové území neprotíná žádný povrchový vodní zdroj s vyhlášeným pásmem hygienické ochrany. V zájmovém území se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nedošlo oproti dokumentaci EIA ke změně z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik zájmového území a z toho vyplývá, že nedochází ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. V dotčeném území nedošlo k výskytu či vyhlášení nových vodních útvarů.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Z hlediska záboru půd je uvažována pouze varianta záměru T1, respektive aktualizovaná varianta T1, která byla vyhodnocena jako nejvhodnější řešení v dokumentaci EIA a doporučena k realizaci rovněž v posudku o posuzování vlivů na životní prostředí. Z dokumentace EIA vyplývá, že realizací záměru Městského okruhu v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála má dojít ve variantě T1 k celkovému trvalému záboru půd 47,8 ha. Z této plochy tvoří zábor zemědělského půdního fondu celkem 6,2 ha. Dočasný zábor zemědělského půdního fondu byl ve variantě T1 vypočten na 1,3 ha. Záměr je navržen převážně na pozemcích charakteristických pro intravilán města. Jedná se především o ostatní plochy, zastavěné plochy a nádvoří. Realizací

záměru dojde rovněž k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL), půjde převážně o pozemky s lesy zvláštního určení. Ve variantě T1 je celkový zábor PUPFL vypočten na 2,9 ha.

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo ke změnám dotčeného zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že nedošlo k vyhlášení chráněných ložiskových území ani výhradních ložisek a sesuvných území. Dále nebyly evidovány staré ekologické zátěže.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina

Zájmové území se nachází ve východní části Prahy, na území Městských částí 15, 10, 3 a 9. V úseku Štěrboholská radiála – Nové Strašnice prochází trasa územím rovinatého charakteru s poměrně řídkou městskou zástavbou, v úseku Nové Strašnice – Malešice prochází průmyslovou oblastí a v úseku Jarov – Vysočanské náměstí – Balabenka prochází územím pahorkovitého charakteru s poměrně hustou zástavbou. Území plánovaného záměru bylo dlouhodobě formováno lidskou činností a jeho původní krajinný ráz byl již v minulosti zcela změněn. Přírodní nebo přírodě blízký charakter má průměrně 7 % všech katastrálních území, kterými plánovaný záměr prochází. Většina území má přeměněný nebo odpřírodněný charakter.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 se stav krajiny v předmětném území významně nezměnil, plánovaný záměr bude územím z větší části veden v tunelech a nepředpokládá se významný vliv stavby na krajinu ani na krajinný ráz.

Z hlediska krajiny a krajinného rázu, lze konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kulturní památky a hmotný majetek

Zájmové území neleží v památkové zóně, trasa stavby však prochází ochranným pásmem Pražské památkové rezervace v úseku staničení 0,0 – 3,0 km mezi ulicemi Rabakovská – Rektorská a 3,7 – 4,6 km mezi ulicemi Koněvova – K Žižkovu. Pražská památková rezervace nebude realizací stavby dotčena. V bezprostřední blízkosti plánovaného záměru se nacházejí kulturní památky Kaple sv. Václava na Malešickém náměstí, Areál zámečku (na Malešickém

náměstí) a Venkovská usedlost (na adrese Tomsova 13). V zájmovém území se nachází rovněž hmotný majetek charakteru nemovitostí.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 nedošlo v předmětném území k významným změnám, nebyly vyhlášeny nové nemovité kulturní památky, památkové zóny ani rezervace.

Z hlediska kulturních památek a hmotného majetku lze tedy konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 a nynější žádosti o prodloužení stanoviska EIA došlo ke změnám v legislativě. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- hluk – nařízení vlády č. 148/2006 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku se nemění. V době zpracování dokumentace EIA byl v akustických studiích pro výpočet hluku využit software Lima 7812, verze 5.1 C, a byly použity metodiky NMPB – Routes – 96. Vzhledem k tomu, že zpracovatel původních akustických studií nebyl schopen provést přepočítání hlukové zátěže, byl pro současný stav použit zcela nový výpočtový model CADNA A, verze 2017 a nové metodiky doporučené evropskou směrnicí č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Nový model je založen na mnohem přesnějších mapových podkladech (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole hluk). Nový model tedy zpřesňuje akustické výpočty, a vzhledem k tomu, že na většině území udává mnohem nižší hlukovou zátěž, nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.
- ovzduší – z hlediska ovzduší došlo ke změně některých právních předpisů. Účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), imisní limity však zůstaly zachovány. Oproti době zpracování dokumentace EIA (2010), existují v současné době již novější metodiky pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší. Pro vyhodnocení současného stavu ovzduší v předmětném území byl použit aktualizovaný imisní model ATEM. Nově použité metodiky jsou přesnější a udávají obecně nižší koncentrace znečišťujících látek, nejedná se tedy o změny metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Novým poznatkem v problematice ovzduší je znečišťující látka benzo(a)pyren, pro kterou nebylo v době zpracování dokumentace EIA v předmětném

území k dispozici imisní pozadí, protože tehdejší legislativa nevyžadovala její měření. Proto byly v rámci dokumentace EIA hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m³, místy až na 0,2 ng/m³. V současné době je již pro tuto látku imisní pozadí k dispozici a na některých místech v území plánovaného záměru dochází k překročení imisního limitu. Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³. Vzhledem k tomu, že k imisnímu limitu benzo(a)pyrenu se dle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží, a vzhledem k tomu, že po realizaci záměru budou imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v předmětném území i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³, nejedná se o nový poznatek, v jehož důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

- dopravní intenzity – zatímco v dokumentaci EIA byl pro stanovení dopravních intenzit použit matematický model TSK (2009), v současné době byl pro vyhodnocení intenzit dopravy použit aktualizovaný matematický model TSK (2017). Nový model pouze zpřesňuje výpočty a vzhledem k tomu, že modeluje intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v okolí záměru celkově nižší než model TSK (2009) (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole intenzity dopravy), nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

Nejedná se o změny, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Dokumentací pro prodloužení platnosti stanoviska a dalšími doplňujícími podklady písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní

prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 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.


posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2017/710/2757

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta
Havlíčkovo náměstí 9/700, 130 85 Praha 3

Městská část Praha 7, starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 35, 180 48 Praha 8

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Městská část Praha 9, starosta
Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 10, starosta
Vršovická 68, 101 38 Praha 10

Městská část Praha 15, starosta
Boloňská 478/1, 109 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Jungmanova 35/29, 111 21 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
Rytířská 12, 110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Odbory MŽP (odesláno IS pod čj.: ENV/2018/VS/7053):

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany odpadů
odbor ochrany vod
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor výkonu státní správy I – Praha

Oznamovatel:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

Mott MacDonald Praha, s. r. o., [redacted]
Národní 15, 110 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:

EKOLA group, spol. s r.o., [redacted]
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí
Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod dolní Vltava
Grafická 36, 150 21 Praha 5

Národní památkový ústav
Na Perštýně 12/356, 110 00 Praha 1

Praha dne 25. března 2019

Č. j.: MZP/2017/710/2755

Vyřizuje: Ing. Vébr

Tel.:

E-ma

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 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 (dále jen „zákon“)**

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 vyjma dvou variant napojení MÚK (Vychovatelna a U Kříže).

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha

obce: Městská část Praha 8

k. ú.: Libeň

Obchodní firma oznamovatele:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

IČ: 00064581

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Záměr „Libeňská spojka – stavba č. 8313“ naplnil dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012, tedy platného do 11. října 2017. Žádost zástupce oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 14. listopadu 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“). Dne 6. 10. 2017 obdrželo MŽP doplňující podklady, které obsahovaly dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ (autorský kolektiv, září 2017). V období od 19. 1. 2018 do 15. 2. 2019 pak MŽP postupně obdrželo další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Libeňská spojka – stavba č. 8313“

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj.: 54148/ENV/12 dne 11. října 2012 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 11. října 2022.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ zpracovaný autorským kolektivem v září 2017 (dále jen „Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska“). Text dokumentu obsahuje popis záměru, vyhodnocení změn v dotčeném území a popis změn záměru oproti stavu posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Přílohami tohoto materiálu jsou výkresy technického řešení, modelové hodnocení kvality ovzduší – srovnávací studie, srovnávací akustická studie a stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313. Ministerstvo životního prostředí se v rámci prodloužení platnosti stanoviska zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami

poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo vyplývají z aktualizované hlukové studie a modelového hodnocení kvality ovzduší. V širším území dochází k postupnému nárůstu hustoty zalidnění v podobě plánované zástavby v souladu s územním plánem, což je obecným rysem rozvoje města a nárůstu celkového počtu obyvatel, avšak v Praze 8 došlo oproti srovnávacímu období 2010 - 2017 k mírnému poklesu počtu obyvatel (1. 1. 2012 – 103 757 obyvatel, 1. 1. 2016 – 103 049 obyvatel). Hustota obyvatelstva se v dotčeném území oproti dokumentaci EIA významně nezměnila, v Městské části Praha 8 došlo k mírnému poklesu počtu obyvatel.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

V rámci dokumentace EIA byly hlukové poměry v dotčeném území posouzeny v širším kontextu staveb Libeňské spojky, Městského okruhu a navazujících komunikací. Pro doložení tehdy aktuálního stavu hlukové situace byly převzaty výsledky měření ze dříve zpracovaných hlukových studií. Součástí dokumentace EIA byla rovněž nová hluková studie (Akustika Praha, 2010). Dále byla zpracována aktualizovaná srovnávací akustická studie (Ametris, Ing. Petr Jurtin, 2017) a pro doložení současného stavu hlukové situace byly využity výsledky měření hluku, prováděného v rámci monitoringu pro tunelový komplex Blanka v letech 2015 a 2016 (PUDIS a.s.). Z předložených materiálů vyplývá, že hluková situace je v dotčeném území na některých místech velmi nepříznivá. Dominantním zdrojem hluku ve všech místech měření je automobilová a kolejová doprava. Velmi exponované hlukem je například okolí ulice Davídkova a Zenklova v okolí Prosecké radiály. V těchto ulicích a v okolí náměstí Na Stráži se ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době pohybují mezi 65 – 73 dB, v noci pak okolo 60 – 65 dB, překračují tedy i hygienický limit pro starou hlukovou zátěž. V celé trase předmětného záměru jsou navržena rozsáhlá protihluková opatření (dále jen „PHO“). Nejvýznamnějším PHO je samotné vedení trasy v tunelu. V místech, kde komunikace vystupuje na povrch (např. na rampách v MÚK Vychovatelna a MÚK U Kříže) jsou navržena další PHO, jedná se převážně o protihlukové clony. I přes navržená PHO se však u nejbližší obytné zástavby nepodaří dodržet hygienické limity pro hluk z dopravy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a pro noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena jednak zpřesněním technických podkladů, čímž dojde i ke zpřesnění výpočtového modelu anebo realizací dalších PHO přímo na jednotlivých stavbách.

Pro porovnání hlukové situace v předmětném území bez realizace záměru byl použit rok 2016. Pro potřeby porovnání bylo použito 12 identických výpočtových bodů z původní akustické studie použité v dokumentaci EIA (2010) a aktualizované akustické studie (2017). Z celkového počtu 12 výpočtových bodů došlo u jednoho z nich (adresní místo – Pod Stírkou 1800/3) k navýšení hlukové zátěže, a to průměrně o 1 dB v denní (z 68 dB na 69 dB) i noční (z 60 dB na 61 dB) době. U všech ostatních 11 výpočtových bodů zůstala hluková zátěž totožná, nebo se zlepšila, a to někdy i velmi výrazně o 5 – 7 dB v denní i noční době (např. adresní místa – Zenklova 1236/173, Davidkova 1179/21).

Pro srovnání hlukové zátěže po realizaci záměru (výhledový stav v roce 2030) bylo použito 12 výpočtových bodů. Porovnány byly modelované hodnoty akustického tlaku pro výhledový stav 2030 z původní akustické studie (2010) a aktualizované akustické studie (2017), ve které byla zohledněna opatření pro snížení hluku v předmětném území vyplývající ze stanoviska EIA, jako jsou např. protihlukové clony nebo prodloužení tunelů. Oproti hodnotám z původní akustické studie (2010) pro výhledový stav v roce 2030 došlo k celkovému zlepšení hlukové situace. Aktualizovaná akustická studie (2017) předpokládá pro výhledový stav v roce 2030 nižší hodnoty akustického tlaku u 9 z celkového počtu 12 výpočtových bodů, u některých z nich se hluková zátěž snížila velmi výrazně až o 20 dB (např. adresní místo Klišařská 72/10). Jedním z hlavních důvodů je použití nového výpočtového modelu (CADNA A, verze 2017) založeného na přesnějších mapových podkladech poskytujících 3D vrstvu budov, která je mnohem přesnější než vrstva těchto objektů použitá v původní studii v roce 2010, jelikož budovy jsou v modelu znázorněny ve skutečných výškách, se skutečným tvarem střech a se všemi členěními na fasádách. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace je skutečnost, že na mnohých místech došlo od roku 2010 k zavedení nových protihlukových opatření, a také to, že do nového akustického modelu byla zahrnuta opatření pro snížení hluku vyplývající z podmínek stanoviska EIA. U 3 výpočtových bodů došlo oproti původní akustické studii (2010) pro výhledový stav v roce 2030 k mírnému navýšení hlukové zátěže, a to o 1 – 2 dB v denní nebo noční době. Jedná se o adresní místa Lindnerova 1609/2, Pod Labuťkou 1468/2 a Pod Stírkou 1800/3. Navýšením hlukové zátěže dojde u výpočtového bodu na adresním místě Pod Labuťkou 1468/2 k překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy v noční době o 2 dB (z 50 dB na 52 dB). Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena např. předfasádními protihlukovými clonami nebo dalšími PHO, která budou v době realizace k dispozici. U dalších 2 výpočtových bodů byl hygienický limit v noční době překročen již v původní akustické studii (2010), došlo pouze k navýšení hlukové zátěže, konkrétně adresní místo Lindnerova 1609/2 (navýšení hluku z 51 dB na 52 dB v noční době) a Pod Stírkou 1800/3 (navýšení hluku z 60 dB na 61 dB v noční době). Tato situace bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace např. použitím dostupných efektivnějších PHO.

Na základě výpočtů a měření lze říci, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ovzduší došlo oproti době zpracování dokumentace EIA (rok 2010) ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity však zůstaly zachovány. V dokumentaci EIA (2010) bylo pro hodnocení kvality ovzduší v dotčeném území využito dat z imisního monitoringu (nejbližší měřicí stanice Sokolovská, AIM Kobylisy, Vysočany) a také projekt Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy (ATEM, 2006). Dále byla v rámci dokumentace EIA zpracována rozptylová studie (ATEM, Ing. Václav Piša CSc., 2010). Pro aktuální stav byla zpracována srovnávací studie Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM, 2017) (dále také „aktualizovaná rozptylová studie“), ve které byly provedeny kompletní aktualizované výpočty produkce emisí z automobilové dopravy na základě údajů o intenzitách a dalších parametrech dopravy v řešeném území. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl hodnocen dle pětiletých průměrů z let 2011 – 2015 ve čtverečné síti 1 x 1 km dle zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Koncentrace znečišťujících látek byly v době zpracování dokumentace EIA (2010) v širším území plánovaného záměru následující: NO_2 – 30 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 25 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 15 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1 – 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V případě benzo(a)pyrenu nebyla data o imisním pozadí k dispozici, protože tehdejší legislativa nevyžadovala jejich měření. Proto v rámci dokumentace EIA (rok 2010) byly hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m^3 , místy až na 0,2 ng/m^3 . Aktuální koncentrace znečišťujících látek v předmětném území jsou dle ročních průměrů z let 2011 – 2015 následující: NO_2 – 24,8 – 35,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 23,7 – 26,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 15,3 – 17,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1,4 – 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyren 1,02 – 1,20 ng/m^3 . V území jsou splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, překročen je pouze limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu. Koncentrace benzo(a)pyrenu se pohybují v rozmezí 102 – 120 % limitu. K hygienickému limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se však dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb. pouze přihlíží.

Pro výhledový stav po realizaci záměru (2030) jsou v aktualizované rozptylové srovnávací studii (2017) vypočteny průměrné koncentrace znečišťujících látek následovně: NO_2 – 23,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 28,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. U žádné z těchto látek nedojde k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace. Pro benzo(a)pyren, u kterého je imisní limit překračován již v současném stavu, byl vypočten pouze příspěvek z dopravy, a to místy více než 0,1 ng/m^3 . Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu po realizaci záměru (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení

limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit mírně překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³.

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. Z porovnání původní studie (rok 2010) a aktualizované rozptylové studie (rok 2017) vyplývá, že aktualizované výpočty předpokládají srovnatelné imisní zatížení v území v současné době a i po zprovoznění záměru. Provoz záměru nezpůsobí překračování imisních limitů v okolí záměru pro průměrné roční koncentrace žádné ze sledovaných znečišťujících látek oproti stávajícímu stavu. V případě denních koncentrací částic PM₁₀ nelze lokálně vyloučit častější výskyt nadlimitních koncentrací než je legislativou povolený počet, jedná se však pouze o několik referenčních bodů přímo v trase Městského okruhu (stavby navazující na Libeňskou spojku), a to mimo obytnou zástavbu, a v porovnání s původní studií z roku 2010 se jedná i tak o poměrně výrazné zlepšení rozptylové situace. V případě benzo(a)pyrenu, kde jsou imisní limity překračovány již v současném stavu, budou průměrné koncentrace této látky i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³.

Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Z hlediska intenzit dopravy byly porovnány intenzity automobilové dopravy na významných dopravních úsecích území s velkou dopravní zátěží. Porovnány byly hodnoty intenzit v dokumentaci EIA (model TSK, (2009)) a aktualizované hodnoty dat z roku 2016. V rámci Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska byla zpracována studie Stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313 (TSK hl. m. Prahy, srpen 2017) a byl vytvořen aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017).

První srovnání intenzit dopravy v předmětném území bylo provedeno mezi roky 2009 (dokumentace EIA) a 2016 (dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska), jedná se o intenzity vyplývající ze skutečného sčítání dopravy v předmětném území v daných letech. Zatímco v roce 2009 byly intenzity dopravy na významných dopravních úsecích následující: ulice Vosmikových (jednosměrné vedení) (13 900 vozidel/den), Zenklova 3 (jednosměrné vedení) (11 700 vozidel/den), Zenklova 4 (22 100 vozidel/den), fyzické sčítání dopravy v roce 2016 ukázalo, že intenzity dopravy jsou v některých uvažovaných úsecích vyšší (cca o 12 %) než intenzity dopravy při sčítání v roce 2009, konkrétně: ulice Vosmikových (jednosměrné vedení) (15 700 vozidel/den). Na úsecích Zenklova 4 a Zenklova 3 došlo k mírnému snížení intenzit dopravy, konkrétně: Zenklova 4 (21 100 vozidel/den), Zenklova 3 (10 700 vozidel/den). Meziroční navýšení intenzit dopravy bylo však předpokládáno již v rámci dokumentace EIA. Model TSK (2009) použitý v dokumentaci EIA predikoval pro nulovou variantu po roce 2015 (tj. stav, kdy stavby Městských okruhů a Libeňské spojky nejsou v provozu), dokonce vyšší intenzity dopravy (cca o 23 – 25 %) než ukázalo fyzické sčítání v roce 2016, kdy předmětné stavby stále nejsou v provozu, konkrétně: Zenklova 4 (28 100 vozidel/den) a Zenklova 3

(13 900 vozidel/den). Důvodem predikovaných vyšších intenzit je to, že model TSK (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Pouze na úseku ulice Vosmíkových (jednosměrné vedení) ukázalo fyzické sčítání dopravy 2016 vyšší intenzity dopravy o cca 10,5 %, tj. o 1 500 vozidel/den než predikoval model TSK (2009) pro nulovou variantu po roce 2015, konkrétně se jedná o navýšení z predikovaných 14 200 vozidel/den na fyzicky zjištěných 15 700 vozidel/den. Avšak vzhledem k tomu, že v ulici Zenklova (měřený úsek Zenklova 3), která paralelně kopíruje ulici Vosmíkových jihozápadně ve vzdálenosti cca 80 m, ukázalo fyzické sčítání dopravy 2016 naopak nižší intenzity dopravy o cca 23 %, tj. o 3 200 vozidel/den než predikoval model TSK (2009) pro nulovou variantu po roce 2015, dá se navýšení intenzit v ulici Vosmíkových považovat pouze za přeorientování dopravních intenzit v rámci stejného dotčeného území. Navýšení dopravních intenzit v ulici Vosmíkových je tedy při porovnání vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví celkových dopravních intenzit v daném území nevýznamné, jelikož je navíc podpořeno nižšími dopravními intenzitami, než byly předpokládány zejména na úseku Zenklova 3, ale i na ostatních posouzených komunikacích v rámci dokumentace EIA.

Další porovnání dopravních intenzit bylo provedeno pro výhledový stav (rok 2030). Intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v území předmětného záměru ve výhledovém stavu v roce 2030 jsou uvedeny v následující tabulce, a to jak bez realizace předmětného záměru, tak i po jeho realizaci. Jsou zde uvedeny vypočtené hodnoty pro rok 2030 z modelu TSK (2009), který byl použit v dokumentaci EIA a který zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj a vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z aktualizovaného zpřesněného matematického modelu TSK (2017), který již zohledňuje aktuální trendy naplňování platného územního plánu.

Tab. č. 1. – intenzity dopravy v území předmětného záměru v roce 2030

	TSK (2009) rok 2030 bez záměru	TSK (2017) rok 2030 bez záměru	TSK (2009) rok 2030 se záměrem	TSK (2017) rok 2030 se záměrem
Vosmíkových	14 100 voz./den	12 900 voz./den	5 500 voz./den	4 000 voz./den
Zenklova 3	13 100 voz./den	10 100 voz./den	2 100 voz./den	1 700 voz./den
Zenklova 4	27 200 voz./den	23 000 voz./den	7 600 voz./den	5 700 voz./den
Libeňská spojka	-	-	60 800 voz./den	52 000 voz./den

Z uvedených intenzit dopravy je patrné, že aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017) predikuje intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace záměru na významných dopravních úsecích cca o 9 – 23 % nižší než původní matematický model TSK (2009). Intenzity dopravy ve

výhledovém stavu v roce 2030 po realizaci záměru jsou v aktualizovaném modelu TSK (2017) nižší (cca o 15 - 28 %) než predikované intenzity v původním modelu TSK (2009) použitém v dokumentaci EIA. Nižší intenzity dopravy ve výhledovém období (2030) v modelu 2017 oproti modelu 2009 jsou způsobeny hlavně tím, že původní model (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území a komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí, které definoval platný územní plán sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Vzhledem k předloženým materiálům je již téměř jisté, že se v roce (2030) nepodaří tento územní plán sídelních útvarů zdaleka naplnit, a že bude naplněn nejdříve v roce 2050, proto byly také pro aktualizovaný model (2017) vytvořeny přesnější aktualizované dopravně inženýrské podklady, které již zohledňují aktuální trendy naplňování platného územního plánu. Tyto podklady byly obdobně jako pro původní model TSK (2009) vytvořeny na pracovišti Technické správy komunikací hl. m. Prahy na Úseku Dopravního inženýrství (TSK ÚDI) shodným týmem zpracovatelů. Do nových podkladů byly zapracovány veškeré známé nové upřesňující skutečnosti jak z pohledu stavu a vývoje dopravních intenzit a přepravních vztahů, tak z hlediska rozsahu komunikační sítě. Dopravní vztahy (matice jízd) byly odvozeny z podkladů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), které IPR vygeneroval v rámci přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo pro horizont 2030, jako etapový stav naplňování územního plánu sídelních útvarů. Pracoviště TSK ÚDI a IPR hl. m. Prahy jsou jedinými oprávněnými pracovišti pro tvorbu daných podkladů. Nový model TSK (2017), který zohledňuje aktuální trendy při naplňování územního plánu sídelních útvarů Prahy, proto predikuje nižší intenzity dopravy v roce 2030. Přestože mají výpočty pro vzdálenější horizont (výhledový stav 2050), kde budou intenzity dopravy spíše odpovídat hodnotám výhledového stavu z původního modelu TSK (2009), jistě svůj význam, byl pro porovnání výhledového stavu využít bližší rok (2030), ve kterém se dá rovněž lépe odhadnout demografický vývoj a vývoj dopravních vztahů v území.

Z hlediska intenzit dopravy lze tedy konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

Z dokumentace EIA vyplývá, že v trase plánovaného předmětného záměru ani v jeho bezprostředním okolí nebyl v době zpracování této dokumentace zjištěn výskyt kriticky ohrožených ani ohrožených druhů rostlin a živočichů. V celé trase předmětného záměru se rovněž nevyskytovaly žádné lokality s přírodními nebo přírodě blízkými ekosystémy.

Pro vyhodnocení současného stavu byl v předmětném území proveden orientační terénní průzkum a mapové porovnání mezi roky 2010 a 2017. Ukázalo se, že v předmětném území se vyskytují převážně běžné druhy rostlin a živočichů, a že oproti roku 2010 nedošlo ke kvantitativním ani kvalitativním změnám přírodních podmínek, ani druhové diverzity na daném území.

Z hlediska fauny, flóry a ekosystémů lze tedy konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy

záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Nedošlo rovněž ke změnám zvláště chráněných území ani územního systému ekologické stability a nebyly vyhlášeny nové významné krajinné prvky.

Soustava lokalit NATURA 2000

Předmětný záměr do území soustavy NATURA 2000 přímo nezasahuje. Nejbližší evropsky významné lokality jsou Praha Letňany a Havránka a Salabka (ve vzdálenosti cca 3,3 – 4 km). Ptačí oblasti se v blízkosti plánovaného záměru nevyskytují. V dokumentaci EIA byl vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vyloučen stanoviskem odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 26. 4. 2006.

V lokalitě plánovaného záměru nebyla vyhlášena žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. V nejbližší evropsky významné lokalitě Praha Letňany došlo v roce 2016 ke změně hranic, avšak vzhledem k tomu, že tato lokalita bude i nadále vzdálena od plánovaného záměru cca 3,3 km, nejedná se o významnou změnu v území.

Dle uvedeného se nejedná o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Voda

Lokalita plánovaného záměru se z širšího hydrografického hlediska nachází v povodí Vltavy (číslo hydrologického pořadí 1-06-01-055), která je páteřní vodotečí celého území. Trasa předmětného záměru se nenachází v bezprostřední blízkosti vodních toků ani v jejich zátopovém území. Nejbližší vodotečí je potok Rokytka (číslo hydrologického pořadí 1-12-01-034), který protéká ve vzdálenosti cca 200 m jižním směrem od Křižovatky U Kříže. V době zpracování dokumentace EIA nebyla v zájmovém území zjištěna žádná prameniště ani využívané zdroje podzemních vod.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nedošlo oproti dokumentaci EIA ke změně z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik zájmového území a z toho vyplývá, že nedochází ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. V dotčeném území nedošlo k výskytu či vyhlášení nových vodních útvarů.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Realizací záměru dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) o rozloze cca 447 m², dočasný zábor ZPF bude činit cca 2 387 m². Obecně se však v území vyskytují půdy málo kvalitní, které nemají potenciál pro intenzivní zemědělské obhospodařování. Záměr je navržen převážně na pozemcích, charakteristických pro intravilán města. Jedná se především o ostatní plochy, zastavěné plochy a nádvoří. V zájmovém území se nenachází pozemky určené k plnění funkce lesa s lesními porosty.

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo ke změnám dotčeného ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že nedošlo k vyhlášení chráněných ložiskových území ani výhradních ložisek a sesuvných území. Dále nebyly evidovány staré ekologické zátěže.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina

Zájmové území lze považovat za výrazně urbanizovanou městskou krajinu, obsahující sídelní zástavbu včetně obchodu a služeb se značným podílem infrastrukturních prvků. Uvedené území není cenné z hlediska krajinného rázu. Stavba předmětného záměru bude v území vedena převážně tunelem. S ohledem na zcela typický městský charakter lokality a její polohu nelze předpokládat významný vliv stavby na krajinu, popř. na krajinný ráz.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 se stav krajiny v předmětném území významně nezměnil, plánovaný záměr bude územím veden převážně tunelem a nepředpokládá se významný vliv stavby na krajinu ani na krajinný ráz.

Z hlediska krajiny a krajinného rázu, lze konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kulturní památky a hmotný majetek

Zájmové území neleží v památkové zóně, nachází se však v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace. V trase záměru se nenacházejí kulturní památky, v blízkosti plánovaného záměru leží kulturní památky Vychovatelna (nebarokní stavba v areálu nemocnice na Bulovce) a Bývalá císařská pec (v ulici Pod Labuškou II č. 4). V zájmovém území se nachází rovněž hmotný majetek charakteru nemovitostí.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 nedošlo v území předmětného záměru k vyhlášení nových nemovitých kulturních památek, památkových zón ani rezervací.

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 a nynější žádosti o prodloužení stanoviska EIA došlo ke změnám v legislativě. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- hluk – nařízení vlády č. 148/2006 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku se nemění. V době zpracování dokumentace EIA byl v akustických studiích pro výpočet hluku využit software LimA 7812, verze 5.1 C, a byly použity metodiky NMPB – Routes – 96. Vzhledem k tomu, že zpracovatel původních akustických studií nebyl schopen provést přepočít hlukové zátěže, byl pro současný stav použit zcela nový výpočtový model CADNA A, verze 2017 a nové metodiky doporučené evropskou směrnicí č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Nový model je založen na mnohem přesnějších mapových podkladech (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole hluk). Nový model tedy pouze zpřesňuje akustické výpočty, a vzhledem k tomu, že na většině území udává mnohem nižší hlukovou zátěž, nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.
- ovzduší – z hlediska ovzduší došlo ke změně některých legislativních předpisů. Účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), imisní limity však zůstaly zachovány. Oproti době zpracování dokumentace EIA (2010), existují v současné době již novější metodiky pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší. Pro vyhodnocení současného stavu ovzduší v předmětném území byl použit aktualizovaný imisní model ATEM. Nově použité metodiky jsou přesnější a udávají obecně nižší koncentrace znečišťujících látek, nejedná se tedy o změny metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Novým poznatkem v problematice ovzduší je znečišťující látka benzo(a)pyren, pro kterou nebylo v době zpracování dokumentace EIA v předmětném území k dispozici imisní pozadí, protože tehdejší legislativa nevyžadovala její měření. Proto byly v rámci dokumentace EIA hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m³, místy až na 0,2 ng/m³. V současné době je již pro tuto látku imisní pozadí k dispozici a na některých místech v území plánovaného záměru dochází k překročení imisního limitu. Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³. Vzhledem k tomu, že k imisnímu limitu benzo(a)pyrenu se dle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží, a vzhledem k tomu, že po realizaci záměru budou imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v předmětném území i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³, nejedná se o nový poznatek, v jehož důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

- dopravní intenzity – zatímco v dokumentaci EIA byl pro stanovení dopravních intenzit použit matematický model TSK (2009), v současné době byl pro vyhodnocení intenzit dopravy použit aktualizovaný matematický model TSK (2017). Nový model pouze zpřesňuje výpočty a vzhledem k tomu, že modeluje intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v okolí záměru celkově nižší než model TSK (2009) (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole intenzity dopravy), nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochází však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

Nejedná se o změny, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Dokumentací pro prodloužení platnosti stanoviska a dalšími doplňujícími podklady písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 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.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2017/710/2755

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta
Havlíčkově náměstí 9/700, 130 85 Praha 3

Městská část Praha 7, starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 35, 180 48 Praha 8

Městská část Praha 9, starosta
Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 10, starosta
Vršovická 68, 101 38 Praha 10

Městská část Praha 15, starosta
Boloňská 478/1, 109 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Jungmanova 35/29, 111 21 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
Rytířská 12, 110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Odbory MŽP (odesláno IS pod čj.: ENV/2018/VS/7502):

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany odpadů
odbor ochrany vod
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor výkonu státní správy I – Praha

Oznamovatel:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Zpracovatel dokumentace:

Mott MacDonald Praha, s. r. o.

Národní 15, 110 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:

EKOLA group, spol. s r.o.,

Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy

Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod dolní Vltava

Grafická 36, 150 21 Praha 5

Národní památkový ústav

Na Perštýně 12/356, 110 00 Praha 1

Praha dne 25. března 2019

Č. j.: MZP/2017/710/2756

Vyřizuje: Ing. Vébr

Tel.: [REDACTED]

E-ma [REDACTED]

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod čj.: 54151/ENV/12 dne 11. října 2012
(dále jen „stanovisko EIA“))

**podle § 9a odst. 4 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 (dále jen „zákon“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

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

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

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

Podrobnější popis variant společně s technickými prvky je uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (Ing. Michaela Vrdlovcová, říjen 2010) (dále jen „dokumentace EIA“).

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha

obce: Městská část Praha 8, Městská část Praha 9

k. ú.: Libeň

Obchodní firma oznamovatele:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
IČ: 00064581

Záměr „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka“ naplnil dikci bodu 9.4 (Novostavby, rekonstrukce a přeložky silnic o čtyřech a více jízdních pružích delších než 10 km nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdních pružích delších než 1 km) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Dle § 9a odst. 4 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA vydaného s platností na 5 let pod čj.: 54151/ENV/12 dne 11. října 2012, tedy platného do 11. října 2017. Žádost zástupce oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska EIA byla ještě v době platnosti vydaného stanoviska EIA dne 14. listopadu 2016 doručena na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“). Dne 6. 10. 2017 obdrželo MŽP doplňující podklady, které obsahovaly dokument s názvem „Doplněk k žádostem o prodloužení platnosti souhlasných stanovisek EIA staveb MO č. 0081 a č. 0094 a LS č. 8313, Hodnocení změn záměru“ (autorský kolektiv, září 2017). V období od 19. 1. 2018 do 15. 2. 2019 pak MŽP postupně obdrželo další doplňující podklady k této žádosti.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 zákona k závěru, že u záměru**

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

nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj.: 54151/ENV/12 dne 11. října 2012 se v souladu s § 9a odst. 4 zákona prodlužuje o 5 let, tedy do 11. října 2022.

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Soubor staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, Dokumentace pro prodloužení platnosti stanovisek k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., Souhrnná část souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky“ zpracovaný autorským kolektivem v září 2017 (dále jen „Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska“). Text dokumentu obsahuje popis záměru a popis změn záměru oproti stavu posouzenému v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále se v materiálu nachází vyhodnocení

změn v dotčeném území. Přílohami tohoto materiálu jsou výkresy technického řešení, modelové hodnocení kvality ovzduší - srovnávací studie, srovnávací akustická studie a stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, 0094 a stavbu č. 8313. Ministerstvo životního prostředí se v rámci prodloužení platnosti stanoviska zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 zákona. Do současné doby nebylo zahájeno žádné navazující řízení k předmětnému záměru.

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

Vlivy na obyvatelstvo vyplývají z aktualizované hlukové studie a modelového hodnocení kvality ovzduší. Předmětný záměr prochází územím Prahy 8 a 9. V širším území dochází k postupnému nárůstu hustoty zalidnění v podobě plánované zástavby v souladu s územním plánem, což je obecným rysem rozvoje města a nárůstu celkového počtu obyvatel. Hustota obyvatelstva se v dotčeném území oproti dokumentaci EIA významně nezměnila. V Praze 9 došlo oproti srovnávacímu období 2010 – 2016 k mírnému nárůstu počtu obyvatel (1. 1. 2012 – 53 382 obyvatel, 1. 1. 2016 – 56 291 obyvatel), avšak v Praze 8 došlo oproti srovnávacímu období 2010 – 2016 k mírnému poklesu počtu obyvatel (1. 1. 2012 – 103 757 obyvatel, 1. 1. 2016 – 103 049 obyvatel).

Nejedná se o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

V rámci dokumentace EIA byly hlukové poměry v dotčeném území posouzeny v širším kontextu staveb Libeňské spojky, Městského okruhu a navazujících komunikací. Součástí dokumentace EIA byla také akustická studie (Akustika Praha). Pro vyhodnocení současného stavu byla zpracována aktualizovaná srovnávací akustická studie (Ing. Petr Jurtin, ametriz, 2017). Z předložených materiálů vyplývá, že hluková situace je v dotčeném území na některých místech velmi nepříznivá. Dominantním zdrojem hluku v území je automobilová a kolejová doprava. Na mnoha místech v území plánovaného záměru jsou imise hluku vyšší, než platné hygienické limity, velmi exponované hlukem je například okolí ulice V Holešovičkách, okolí náměstí Na Balabence a křižovatky U Kříže. V celém úseku stavby jsou navržena rozsáhlá protihluková opatření (dále jen „PHO“). Významným PHO plánovaného záměru je samotné vedení trasy v tunelech, dále použití „tichých“ povrchů vozovek a navržené rozsáhlé protihlukové clony. I přes navržená PHO se však u nejbližší zástavby na mnoha místech nepodaří dodržet hygienické limity pro hluk z dopravy pro denní dobu $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a noční dobu $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena jednak zpřesněním

technických podkladů, čímž dojde i ke zpřesnění výpočtového modelu anebo realizací dalších PHO přímo na jednotlivých objektech.

Pro porovnání hlukové situace v předmětném území bez realizace záměru byl použit rok 2016. Pro potřeby porovnání bylo použito 18 identických výpočtových bodů z původní akustické studie použité v dokumentaci EIA (2010) a aktualizované akustické studie (2017). Jeden z bodů (adresní místo V Holešovičkách 1160/21) nebyl v původní akustické studii stanoven, a není na něm tedy možné porovnat hlukovou zátěž. U všech ostatních 17 výpočtových bodů zůstala hluková zátěž totožná, nebo se zlepšila, a to někdy i velmi výrazně o 10 – 12 dB (např. adresní místa Na Košince 2199/4, Na Košince 106/3, Na Žertvách 881/40).

Pro srovnání hlukové zátěže po realizaci záměru (výhledový stav v roce 2030) bylo použito 16 výpočtových bodů. Porovnány byly modelované hodnoty akustického tlaku pro výhledový stav 2030 z původní akustické studie (2010) a aktualizované akustické studie (2017), ve které byla zohledněna opatření pro snížení hluku v předmětném území vyplývající ze stanoviska EIA, jako jsou např. protihlukové clony nebo prodloužení tunelů. Oproti hodnotám z původní akustické studie (2010) pro výhledový stav v roce 2030 došlo k celkovému zlepšení hlukové situace. Aktualizovaná akustická studie (2017) předpokládá pro výhledový stav v roce 2030 nižší hodnoty akustického tlaku u 12 z celkového počtu 16 výpočtových bodů, u některých z nich se hluková zátěž snížila velmi výrazně o 18 – 29 dB (např. adresní místa Na Košince 2200/6, Na Košince 106/3, Klišařská 72/10). Jedním z hlavních důvodů je použití nového výpočtového modelu (CADNA A, verze 2017) založeného na přesnějších mapových podkladech poskytujících 3D vrstvu budov, která je mnohem přesnější než vrstva těchto objektů použitá v původní studii v roce 2010, jelikož budovy jsou v modelu znázorněny ve skutečných výškách, se skutečným tvarem střech a se všemi členěními na fasádách. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace je skutečnost, že na mnohých místech došlo od roku 2010 k zavedení nových protihlukových opatření, příkladem je např. ulice V Holešovičkách, kde proběhla výměna povrchu komunikace za nízkohlučný a byla zde snížena nejvyšší povolená rychlost. Dalším důvodem zlepšení hlukové situace v předmětném území je skutečnost, že do nového akustického modelu byla zahrnuta opatření pro snížení hluku vyplývající z podmínek stanoviska EIA. Příkladem tohoto opatření je výrazné zlepšení hlukové situace v ulici Na Košince, kde bylo na základě podmínek stanoviska EIA upraveno vedení levého jízdního pásu v km 1,4 – 2,0, nyní je zde levý i pravý jízdní pás navržen v hloubeném tunelu. U 4 výpočtových bodů došlo oproti původní akustické studii (2010) pro výhledový stav v roce 2030 k mírnému navýšení hlukové zátěže, a to o 1 – 2 dB v denní nebo noční době. Jedná se o adresní místa Kovanecká 2104/2, Kandertova 1885/1, Lindnerova 1609/2 a Pod Labuťkou 1468/2. Navýšením hlukové zátěže dojde u výpočtového bodu na adresním místě Pod Labuťkou 1468/2 k překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy v noční době o 2 dB (z 50 dB na 52 dB). Tato situace bude v dalších stupních projektové dokumentace řešena např. předfasádními protihlukovými clonami nebo dalšími PHO, která budou v době realizace k dispozici. U dalších 2 výpočtových bodů nedojde navýšením

hlukové zátěže k překročení hygienického limitu v denní ani noční době, konkrétně adresní místo Kovanecká 2104/2 (navýšení hluku z 49 dB na 50 dB v noční době) a Kandertova 1885/1 (navýšení hluku z 52 dB na 53 dB v denní době a z 45 dB na 47 dB v noční době). U výpočtového bodu na adresním místě Lindnerova 1609/2 byl hygienický limit v noční době překročen již v původní akustické studii (2010), došlo pouze k navýšení hlukové zátěže z 51 dB na 52 dB. Tato situace bude řešena v dalších stupních projektové dokumentace např. použitím dostupných efektivnějších PHO.

Na základě výpočtů a měření lze říci, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ovzduší došlo oproti dokumentaci EIA (rok 2010) ke změně právních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity však zůstaly zachovány. V dokumentaci EIA (rok 2010) byla kvalita ovzduší v dotčeném území vyhodnocena na základě projektu Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy (ATEM, 2006), na základě údajů z měřicích stanic a modelových výpočtů kvality ovzduší. Dále byla v rámci dokumentace EIA (rok 2010) zpracována rozptylová studie (ATEM, Ing. Václav Píša CSc.). Pro aktuální stav byla zpracována srovnávací studie Modelové hodnocení kvality ovzduší (ATEM, 2017) (dále také „aktualizovaná rozptylová studie“), ve které byly provedeny kompletní aktualizované výpočty produkce emisí z automobilové dopravy na základě údajů o intenzitách a dalších parametřů dopravy v řešeném území. Stávající stav znečištění ovzduší v předmětné lokalitě byl hodnocen dle pětiletých průměrů z let 2011 – 2015 ve čtverečné síti 1 x 1 km dle zákona č. 201/2012 Sb. a vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Koncentrace znečišťujících látek byly v době zpracování dokumentace EIA (2010) v širším území plánovaného záměru následující: NO_2 – 30 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 25 – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (místy překračování imisního limitu 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), $\text{PM}_{2,5}$ – 15 – 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen □ 2,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. V případě benzo(a)pyrenu nebyla data o imisním pozadí k dispozici, protože tehdejší legislativa nevyžadovala jejich měření. Proto v rámci dokumentace EIA (rok 2010) byly hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m^3 , místy až 0,2 ng/m^3 . Aktuální koncentrace znečišťujících látek v předmětném území jsou dle ročních průměrů z let 2011 – 2015 následující: NO_2 – 24,8 – 35,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 23,7 – 26,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 15,3 – 17,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1,4 – 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzo(a)pyren 1,02 – 1,20 ng/m^3 . V území jsou splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší, překročen je pouze limit pro průměrné roční

koncentrace benzo(a)pyrenu. Koncentrace benzo(a)pyrenu se pohybují v rozmezí 102 – 120 % limitu. K hygienickému limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se však dle § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb. pouze přihlíží.

Pro výhledový stav po realizaci záměru (2030) jsou v aktualizované rozptylové srovnávací studii (2017) vypočteny průměrné koncentrace znečišťujících látek následovně: NO_2 – 23,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} – 28,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$ – 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, benzen – 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. U žádné z těchto látek nedojde k překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace. Pro benzo(a)pyren, u kterého je imisní limit překračován již v současném stavu, byl vypočten pouze příspěvek z dopravy, a to místy více než 0,1 ng/m^3 . Dle doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu po realizaci záměru (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit mírně překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m^3 .

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. Z porovnání původní studie (rok 2010) a aktualizované rozptylové studie (rok 2017) vyplývá, že aktualizované výpočty předpokládají srovnatelné imisní zatížení v území v současné době a i po zprovoznění záměru. Provoz záměru nezpůsobí překračování imisních limitů v okolí záměru pro průměrné roční koncentrace žádné ze sledovaných znečišťujících látek oproti stávajícímu stavu. V případě denních koncentrací částic PM_{10} nelze lokálně vyloučit častější výskyt nadlimitních koncentrací, než je legislativou povolený počet, jedná se však pouze o několik referenčních bodů přímo v trase Městského okruhu, a to mimo obytnou zástavbu, v porovnání s původní studií se jedná i tak o poměrně výrazné zlepšení rozptylové situace. V případě benzo(a)pyrenu, kde jsou imisní limity překračovány již v současném stavu, budou průměrné koncentrace této látky i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m^3 .

Nejedná se tedy o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Z hlediska intenzit dopravy byly porovnány intenzity automobilové dopravy na významných dopravních úsecích území s velkou dopravní zátěží. Porovnány byly hodnoty intenzit v dokumentaci EIA (model TSK, 2009) a aktualizované hodnoty dat z roku 2016. V rámci Dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska byla zpracována studie Stanovení dopravních intenzit pro stavby MO č. 0081, č. 0094 a stavbu č. 8313 (TSK hl. m. Prahy, srpen 2017) a byl vytvořen aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017).

První srovnání intenzit dopravy v předmětném území bylo provedeno mezi roky 2009 (dokumentace EIA) a 2016 (dokumentace pro prodloužení platnosti stanoviska), jedná se

o intenzity vyplývající ze skutečného sčítání dopravy v předmětném území v daných letech. Zatímco v roce 2009 byly intenzity dopravy na významných dopravních úsecích následující: ulice V Holešovičkách (67 100 vozidel/den), ulice Povltavská (17 500 vozidel/den), náměstí Na Balabence (38 600 vozidel/den), Zenklova 4 (22 100 vozidel/den), fyzické sčítání dopravy v roce 2016 ukázalo, že intenzity dopravy jsou v uvažovaných dopravních úsecích zpravidla vyšší (cca o 15 – 30 %) než intenzity dopravy při sčítání v roce 2009, konkrétně: ulice v Holešovičkách (86 700 vozidel/den), ulice Povltavská (28 400 vozidel/den), náměstí Na Balabence (44 400 vozidel/den). Na úseku Zenklova 4 došlo k mírnému snížení intenzit dopravy na 21 100 vozidel/den. Meziroční navýšení intenzit dopravy bylo však předpokládáno již v rámci dokumentace EIA. Model TSK (2009) použitý v dokumentaci EIA predikoval pro nulovou variantu po roce 2015 (tj. stav, kdy stavby Městských okruhů a Libeňské spojky nejsou v provozu), dokonce vyšší intenzity dopravy (cca o 5 – 25 %) než ukázalo fyzické sčítání v roce 2016, kdy předmětné stavby stále nejsou v provozu, konkrétně: ulice V Holešovičkách (88 500 vozidel/den), ulice Povltavská (36 900 vozidel/den), Zenklova 4 (28 100 vozidel/den). Důvodem predikovaných vyšších intenzit je to, že model TSK (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Z výše uvedeného je tedy patrné, že při fyzickém sčítání intenzit dopravy v roce 2016 došlo k navýšení některých intenzit oproti roku 2009, avšak v dokumentaci EIA (2010) bylo toto předpokládáno, řešeno a vyhodnoceno. Navýšení dopravních intenzit se tedy pohybuje v rámci hodnot z dokumentace EIA. Na úseku náměstí Na Balabence ukázalo fyzické sčítání dopravy 2016 mírně vyšší intenzity dopravy o cca 2 %, tj. o 800 vozidel/den než predikoval model TSK (2009), konkrétně se jedná o navýšení z predikovaných 43 600 vozidel/den na fyzicky zjištěných 44 400 vozidel/den. Toto drobné navýšení dopravních intenzit na předmětné komunikaci je při porovnání vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví celkových dopravních intenzit nevýznamné a je navíc podpořeno nižšími dopravními intenzitami, než byly předpokládány na ostatních posouzených komunikacích v rámci dokumentace EIA.

Další porovnání dopravních intenzit bylo provedeno pro výhledový stav (rok 2030). Intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v území předmětného záměru ve výhledovém stavu v roce 2030 jsou uvedeny v následující tabulce, a to jak bez realizace předmětného záměru, tak i po jeho realizaci. Jsou zde uvedeny vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z modelu TSK (2009), který byl použit v dokumentaci EIA a který zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území i komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí definované platným územním plánem sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj a vypočtené hodnoty intenzit dopravy pro rok 2030 z aktualizovaného zpřesněného matematického modelu TSK (2017), který již zohledňuje aktuální trendy naplňování platného územního plánu.

Tab. č. 1. – Intenzity dopravy v území předmětného záměru v roce 2030

	TSK (2009) rok 2030 bez záměru	TSK (2017) rok 2030 bez záměru	TSK (2009) rok 2030 se záměrem	TSK (2017) rok 2030 se záměrem
V Holešovičkách	88 500 voz./den	80 300 voz./den	71 400 voz./den	64 500 voz./den
ulice Povltavská	32 000 voz./den	23 300 voz./den	70 900 voz./den	56 800 voz./den
nám. Na Balabence	42 500 voz./den	38 800 voz./den	94 200 voz./den	71 200 voz./den
Libeňská spojka	-	-	60 800 voz./den	52 000 voz./den

Z uvedených intenzit dopravy je patrné, že aktualizovaný zpřesněný matematický model TSK (2017) predikuje intenzity dopravy v roce 2030 bez realizace záměru na většině významných dopravních úsecích cca o 10 – 30 % nižší než původní matematický model TSK (2009). Intenzity dopravy ve výhledovém stavu v roce 2030 po realizaci záměru jsou v aktualizovaném modelu TSK (2017) nižší (cca o 9 – 25 %) než predikované intenzity v původním modelu TSK (2009) použitým v dokumentaci EIA. Nižší intenzity dopravy ve výhledovém období (2030) v modelu 2017 oproti modelu 2009 jsou způsobeny hlavně tím, že původní model (2009) zahrnoval všechny tehdy známé předpokládané rozvoje území a komunikační sítě v Praze a nejbližším okolí, které definoval platný územní plán sídelních útvarů včetně rezervy na další vývoj. Vzhledem k předloženým materiálům je již téměř jisté, že se v roce (2030) nepodaří tento územní plán sídelních útvarů zdaleka naplnit, a že bude naplněn nejdříve v roce 2050, proto byly také pro aktualizovaný model (2017) vytvořeny přesnější aktualizované dopravně inženýrské podklady, které již zohledňují aktuální trendy naplňování platného územního plánu. Tyto podklady byly obdobně jako pro původní model TSK (2009) vytvořeny na pracovišti Technické správy komunikací hl. m. Prahy na Úseku Dopravního inženýrství (TSK ÚDI) shodným týmem zpracovatelů. Do nových podkladů byly zapracovány veškeré známé nové upřesňující skutečnosti jak z pohledu stavu a vývoje dopravních intenzit a přepravních vztahů, tak z hlediska rozsahu komunikační sítě. Dopravní vztahy (matice jízd) byly odvozeny z podkladů Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), které IPR vygeneroval v rámci přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí přímo pro horizont 2030, jako etapový stav naplňování územního plánu sídelních útvarů. Pracoviště TSK ÚDI a IPR hl. m. Prahy jsou jedinými oprávněnými pracovišti pro tvorbu daných podkladů. Nový model TSK (2017), který zohledňuje aktuální trendy při naplňování územního plánu sídelních útvarů Prahy, proto predikuje nižší intenzity dopravy v roce 2030. Přestože mají výpočty pro vzdálenější horizont (výhledový stav 2050), kde budou intenzity dopravy spíše odpovídat hodnotám výhledového stavu z původního modelu TSK (2009), jistě svůj význam, byl pro porovnání výhledového stavu využit bližší rok (2030), ve kterém se dá rovněž lépe odhadnout demografický vývoj a vývoj dopravních vztahů v území.

Z hlediska intenzit dopravy lze tedy konstatovat, že se nejedná o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

V rámci dokumentace EIA bylo v území plánovaného záměru provedeno biologické hodnocení (RNDr. Oldřich Vacek, CSc.), které vycházelo z mapových a literárních podkladů a bylo doplněno o terénní průzkum zaměřený zejména na identifikovanou maloplošnou chráněnou území, významné krajinné prvky a prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). Z dokumentace EIA vyplývá, že v trase plánovaného předmětného záměru ani v jeho bezprostředním okolí nebyl v době zpracování této dokumentace zjištěn trvalý výskyt kriticky ohrožených druhů rostlin ani živočichů. V území byl zaznamenán výskyt 5 druhů silně ohrožených živočichů. Území předmětného záměru je silně ovlivněné člověkem, většinou se jedná o hustou městskou zástavbu s převahou umělých nepropustných povrchů. Přírodě blízké ekosystémy se vyskytují pouze v úseku trasy podél laguny Libeňského přístavu.

Pro vyhodnocení současného stavu byl v předmětném území proveden orientační terénní průzkum a mapové porovnání mezi roky 2010 a 2017. Ukázalo se, že v předmětném území se vyskytují převážně běžné druhy rostlin a živočichů, a že oproti roku 2010 nedošlo ke kvantitativním ani kvalitativním změnám přírodních podmínek, ani druhové diverzity na daném území.

Z hlediska fauny, flóry a ekosystémů lze tedy konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Soustava lokalit NATURA 2000

Předmětný záměr do území soustavy NATURA 2000 nezasahuje. V k.ú. Praha 8 a Praha 9 se nevyskytují žádné lokality soustavy NATURA 2000. Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Havránka a Salabka (ve vzdálenosti cca 2 km). V dokumentaci EIA byl vliv na evropsky významné lokality a ptáčích oblasti vyloučen stanoviskem odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 4. 8. 2010.

V lokalitě plánovaného záměru nebyla vyhlášena žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. V nejbližší evropsky významné lokalitě Havránka a Salabka nedošlo od doby zpracování dokumentace EIA k žádným změnám.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zvláště chráněná území, ÚSES

Ze zvláště chráněných území se v trase plánovaného záměru nachází přírodní památka Bílá skála. Předmětem ochrany je zde významný krajinný prvek skalnatého údolí Vltavy. Jedná se o stratotyp libeňského souvrství, paleontologickou lokalitu a lokalitu některých teplomilných druhů rostlin. V širším zájmovém území předmětného záměru se nachází další 3 přírodní památky a to PP Okrouhlík (cca 700 m severně od záměru), PP Prosecké skály (cca 900 m východně od záměru) a PP Jabloňka (cca 550 m severozápadně od záměru). Z hlediska ÚSES se v zájmovém území nachází nadregionální biokoridor Vltavy K59. Biokoridor zahrnuje vlastní tok Vltavy, oba břehy s břehovými porosty, část ostrova Štvanice a přilehlé svahy na pravém břehu v severnější části území. Dále se v území předmětného záměru nalézá lokální biokoridor Rokytka I – L4/255, Interakční prvek Povltavská I5/327 a lokální biocentrum Thomayerovy sady – L1/155. Z hlediska zvláště chráněných území a ÚSES nedošlo oproti dokumentaci EIA k žádným změnám.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Voda

Lokalita plánovaného záměru se z širšího hydrografického hlediska nachází v povodí Vltavy (číslo hydrologického pořadí 1-06-01-001), která je páteřní vodotečí celého území. Trasa předmětného záměru zasahuje do povodí Rokytky (1-12-01-026). Zájmové území neprotíná žádný povrchový vodní zdroj s vyhlášeným pásmem hygienické ochrany. V zájmovém území se nenachází žádná pramenná oblast ani registrovaný podzemní zdroj vody, který by byl využíván pro hromadné zásobování pitnou vodou.

Z hlediska problematiky povrchových a podzemních vod nedošlo oproti dokumentaci EIA ke změně z hlediska hydrologických a hydrogeologických charakteristik zájmového území a z toho vyplývá, že nedochází ke změně vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody. V dotčeném území nedošlo k výskytu či vyhlášení nových vodních útvarů.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Z dokumentace EIA vyplývá, že realizací záměru má dojít dle varianty k celkovému trvalému záboru půd 8,41 ha nebo 7,89 ha. Trvalý zábor půdy zahrnuje zejména zastavěné plochy silniční komunikace, zábor zemědělského půdního fondu tvoří z celkové plochy celkem 0,032 ha, respektive 0,041 ha, dle varianty. Realizací záměru nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

Z hlediska půd lze konstatovat, že nedošlo ke změnám dotčeného zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nejedná se tedy o změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze konstatovat, že nedošlo k vyhlášení chráněných ložiskových území ani výhradních ložisek a sesuvných území. Dále nebyly evidovány staré ekologické zátěže.

Nejedná se o takové změny podmínek v dotčeném území, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina

Území plánovaného předmětného záměru leží v k. ú. Praha 8 a 9, jedná se převážně o městskou krajinu tvořenou hustou až kompaktní městskou zástavbou s převahou umělých nepropustných povrchů. Zástavba je převážně smíšeného nebo obytného typu s převažujícími stavbami z 19. a 20. století. Území je silně zatíženo automobilovou a železniční dopravou. Původní reliéf, půda a biota jsou potlačeny, zbytkové nebo introdukované enklávy jsou zcela obhospodařovány člověkem.

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 se stav krajiny v předmětném území významně nezměnil, u předmětného záměru se nepředpokládá významný vliv na krajinný ráz.

Z hlediska krajiny a krajinného rázu, lze konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v dotčeném území k žádným významným změnám, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Kulturní památky a hmotný majetek

Zájmové území předmětného záměru se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace. Území bylo v roce 1992 prohlášeno za památku světového kulturního dědictví UNESCO. V území plánovaného záměru se nachází několik kulturních památek, například zámek Rokoska na adrese Zenklova 167, Libeňský zámek včetně hospodářských budov na adrese Zenklova 35, Nová Synagoga na adrese Ludmilina 1, nebo Kostel Sv. Vojtěcha v Zenkově ulici. Plochami navrženými k vyhlášení památkové zóny jsou oblast Thomayerových sadů a přilehlého pásma zeleně podél ulice U Českých loděnic a oblast staré zástavby Libně (území ulic Zenklova, Na Rokytce, Světová, Kotlaska, nám. Dr. V. Holého). V území se nacházejí rovněž archeologické nálezy a hmotný majetek charakteru nemovitostí. V dokumentaci EIA byly navrženy demolice některých pozemních objektů v trase plánovaného záměru. Jedná se o bytové a administrativní budovy, průmyslové a skladové objekty a dopravní stavby v rámci jejich zkapacitnění. Předmětný záměr nebude mít žádný přímý vliv na kulturní památky a významné architektonické objekty zájmového území ani na archeologická naleziště.

Oproti dokumentaci EIA došlo v předmětném území ke snížení počtu objektů navrhovaných k demolici. Z původního seznamu byly v důsledku upraveného technického řešení záměru vyřazeny průmyslové a skladovací objekty č. p. 2175 a bez č. p. v ulici Na Košince.

Nejedná se o změny podmínek, které by mohly generovat nové významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA v roce 2010 a nynížší žádosti o prodloužení stanoviska EIA došlo ke změnám v legislativě. Dle předloženého podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA došlo k aktualizaci metod a poznatků v následujících oblastech:

- hluk – nařízení vlády č. 148/2006 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hygienické limity hluku se nemění. V době zpracování dokumentace EIA byl v akustických studiích pro výpočet hluku využit software LimA 7812, verze 5.1 C, a byly použity metodiky NMPB – Routes – 96. Vzhledem k tomu, že zpracovatel původních akustických studií nebyl schopen provést přepočet hlukové zátěže, byl pro současný stav použit zcela nový výpočtový model CADNA A, verze 2017 a nové metodiky doporučené evropskou směrnicí č. 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Nový model je založen na mnohem přesnějších mapových podkladech (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole hluk). Nový model tedy zpřesňuje akustické výpočty, a vzhledem k tomu, že na většině území udává mnohem nižší hlukovou zátěž, nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.
- ovzduší – z hlediska ovzduší došlo ke změně některých legislativních předpisů. Účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“), imisní limity však zůstaly zachovány. Oproti době zpracování dokumentace EIA (2010), existují v současné době již novější metodiky pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší. Pro vyhodnocení současného stavu ovzduší v předmětném území byl použit aktualizovaný imisní model ATEM. Nově použité metodiky jsou přesnější a udávají obecně nižší koncentrace znečišťujících látek, nejedná se tedy o změny metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Novým poznatkem v problematice ovzduší je znečišťující látka benzo(a)pyren, pro kterou nebylo v době zpracování dokumentace EIA v předmětném území k dispozici imisní pozadí, protože tehdejší legislativa nevyžadovala její měření. Proto byly v rámci dokumentace EIA hodnoceny pouze imisní příspěvky z automobilové dopravy k roku 2015, které byly dle vypočteného modelu v rozsahu 0,04 až 0,16 ng/m³, místy až na 0,2 ng/m³. V současné době je již pro tuto látku imisní pozadí k dispozici a na některých místech v území plánovaného záměru dochází k překročení imisního limitu. Dle

doplněných informací a mapových podkladů, které vychází z modelového hodnocení, se však ve výhledovém stavu (2030) předpokládá v celém předmětném území snížení koncentrací benzo(a)pyrenu oproti současnému stavu, tj. v současnosti u limitního až nadlimitního zatížení dotčené lokality dojde k poklesu imisní koncentrace benzo(a)pyrenu pod limit, čímž příspěvek záměru nezpůsobí překročení limitní hodnoty. Pouze v těsné blízkosti záměru na některých místech bude dle modelového hodnocení limit překročen, ale i v místech s nejvyššími příspěvky z dopravy budou průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu i nadále dosahovat maximálně $1,2 \text{ ng/m}^3$. Vzhledem k tomu, že k imisnímu limitu benzo(a)pyrenu se dle zákona o ochraně ovzduší pouze přihlíží, a vzhledem k tomu, že po realizaci záměru budou imisní koncentrace benzo(a)pyrenu v předmětném území i nadále dosahovat maximálně $1,2 \text{ ng/m}^3$, nejedná se o nový poznatek, v jehož důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

- dopravní intenzity – zatímco v dokumentaci EIA byl pro stanovení dopravních intenzit použit matematický model TSK (2009), v současné době byl pro vyhodnocení intenzit dopravy použit aktualizovaný matematický model TSK (2017). Nový model pouze zpřesňuje výpočty a vzhledem k tomu, že modeluje intenzity dopravy na významných dopravních úsecích v okolí záměru celkově nižší než model TSK (2009) (podrobněji popsáno v předchozí části, v kapitole intenzity dopravy), nejedná se o změnu metody posuzování, v jejímž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů.

Nejedná se o změny, které by mohly generovat nové doposud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA, Dokumentací pro prodloužení platnosti stanoviska a dalšími doplňujícími podklady písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona o 5 let.

Toto vyjádření není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 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.


posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2017/710/2756

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta
Havlíčkovo náměstí 9/700, 130 85 Praha 3

Městská část Praha 7, starosta
nábř. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7

Městská část Praha 8, starosta
Zenklova 35, 180 48 Praha 8

Městská část Praha 9, starosta
Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9

Městská část Praha 10, starosta
Vršovická 68, 101 38 Praha 10

Městská část Praha 15, starosta
Boloňská 478/1, 109 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel
Jungmanova 35/29, 111 21 Praha 1

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
Rytířská 12, 110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Odbory MŽP (odesláno IS pod čj.: ENV/2018/VS/7523):

odbor ochrany ovzduší
odbor ochrany odpadů
odbor ochrany vod
odbor obecné ochrany přírody a krajiny
odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
odbor výkonu státní správy I – Praha

Oznamovatel:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

ENVISYSTEM spol. s r. o., [redacted]
U Nikolajky 15, 150 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:

EKOLA group, spol. s r.o., [redacted]
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy
Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Povodí Vltavy, státní podnik, Závod dolní Vltava

Grafická 36, 150 21 Praha 5

Národní památkový ústav

Na Perštýně 12/356, 110 00 Praha 1