

EKOLA group, spol. s r.o.

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2009

ČSN EN ISO 14001:2005

ČSN OHSAS 18001:2008

Městský okruh, STAVBA č. 0081, Pelc-Tyrolka – Balabenka

Posudek

**dle přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů**

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČ: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz

www.ekolagroup.cz

Srpen 2011



NÁZEV ZÁMĚRU: MĚSTSKÝ OKRUH, Stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka –
Balabenka
*Posudek dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí podle
zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů*

ČÍSLO ZAKÁZKY: 08.0403-04

OZNAMOVATEL: Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy, Odbor městského investora
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9
fax.: 274 772 002

VYPRACOVALI: RNDr. Libuše Bartošová
Mgr. Pavel Dušek
Mgr. Karolina Marešová
Ing. Aleš Matoušek, Ph.D.
Ing. Libor Ládyš
Mgr. Kateřina Šulcová
A kolektiv společnosti EKOLA group, spol. s r. o.

AUTORIZACE: Ing. Libor Ládyš
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle
zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o
odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního
prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993;
prodloužení autorizace č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011.

DATUM: 8. srpna 2011

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group, spol. s r. o. společně se zadavatelem. Výsledky a postupy
obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem firmy EKOLA group, spol. s r. o. Jejich veřejná publikace, další
využití nebo předání třetí osobě je vázáno na souhlas zpracovatele EKOLA group, spol. s r. o.

ÚVOD

Dalším z dokumentů probíhajícího procesu EIA záměru „Městský okruh, stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka-Balabenka“ navazující na dopracovanou Dokumentaci EIA (ENVISYSTEM s.r.o., 10/2010) je předkládaný posudek.

Jedním z hlavních úkolů tohoto posudku je nezávislé posouzení správnosti a úplnosti předložené Dokumentace EIA, včetně použitých metod hodnocení. Posudek se zabývá mj. i posouzením předložených variant z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Velmi důležitou pasáží posudku je vypořádání všech obdržených vyjádření k Dokumentaci (viz kapitola V), následně pak samotný návrh stanoviska (viz kapitola VII).

Návrh stanoviska formuluje zpracovatel posudku jako podklad pro příslušný úřad (Ministerstvo životního prostředí) pro vydání konečného stanoviska.

Zpracovatel posudku prostudoval podrobně všechny dokumenty, které byly zpracovány v rámci procesu EIA pro daný záměr. Speciální pozornost věnoval především dopracované Dokumentaci EIA včetně všech samostatných příloh a veškerým obdrženým vyjádřeními k této Dokumentaci. Cenným zdrojem informací pro zpracování posudku byl i vlastní terénní průzkum posuzovaného území.

Snahou při zpracování posudku byl objektivní, nestranný přístup při posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve vztahu k zákonným požadavkům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel.

Stručné shrnutí dosavadního procesu EIA předloženého záměru

Zadáním posuzované stavby č. 0081 je návrh místní sběrné komunikace s propojovacím a rozváděcím účinkem v rámci centrální Prahy. Stavba č. 0081 je v daném území dopravním řešením, které nahrazuje stávající trasově a kapacitně nevyhovující místní komunikace. Jedná se o novou komunikaci, která je součástí plánovaného nadřazeného komunikačního systému již realizovaných nebo připravovaných dopravních staveb – posuzovaný záměr navazuje na v současnosti realizovanou stavbu č. 0079 MO Špejchar-Pelc-Tyrolka a stavbu č. 0094 v úseku Balabenka-Štěrboholská radiála.

Investorem a oznamovatelem záměru je Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy.

Předložená Dokumentace je dokumentací dle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění o posuzování vlivů navrhovaného záměru na životní prostředí v rozsahu zpracování stanoveném přílohou č.4 tohoto zákona. Posuzovaná Dokumentace je ve skutečnosti dopracovanou Dokumentací vlivů záměru na životní prostředí (dále jen Dokumentace) z března 2008, která byla doplněna na základě připomínek k dopracování formulované MŽP v dopisu č.j. 70483/ENV/08 ze dne 26. 9. 2008.

Zásadním požadavkem na dopracování Dokumentace EIA bylo podle připomínek zpracovatele posudku a MŽP prokázat globální pozitivní vliv posuzovaného záměru stavby č. 0081 současně se souvisejícími stavbami městského okruhu č. 0094 (úsek Balabenka – Štěrboholská radiála) a č. 8313 Libeňská spojka na životní prostředí Prahy.

Dokumentace byla předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Vlastní Dokumentace EIA sestává z jednotlivých částí, které zahrnují konkrétní expertní posouzení:

- A.-G. Celkové hodnocení (doplněno o 17 grafických příloh)
- H.1. Dopravně-inženýrské údaje

- H.2. Hluková studie
- H.3. Modelové hodnocení kvality ovzduší
- H.4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy
- H.5. Posouzení vlivu stavby na hydrogeologické poměry v blízkosti projektované stavby
- H.6. Fotodokumentace a vizualizace záměru
- H.7. Doklady a vypořádání připomínek pro dopracování dokumentace
- H.8. Výkresy technického řešení
- H.9. Expertní posudky
- H.10. Biologický průzkum území dotčeného výstavbou

Dopracovaná Dokumentace EIA byla zpracována v říjnu 2010 a předána příslušnému úřadu (MŽP). Dokumentace byla následně rozeslána ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dne 10. 1. 2011 byla informace o Dokumentaci posuzovaného záměru zveřejněna na úřední desce příslušného kraje.

Předkládaný posudek je zpracován podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Posudek se zabývá zhodnocením předložené dopracované Dokumentace EIA (ENVISYSTEM s.r.o., 10/2010).

Při respektování požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších zákonů je zvolenou metodou zpracování posudku kontinuální hodnocení Dokumentace s uvážením všech dalších předložených materiálů a získaných doplňujících informací, které k dokumentaci a k uvažovanému záměru mají vztah. Konkrétní připomínky a výhrady k některým částem Dokumentace, resp. reakce na obsah vyjádření obdržených k doplněné Dokumentaci EIA byly průběžně včleněny do textu posudku.

OBSAH

<u>I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE</u>	9
<u>II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE</u>	23
ÚVOD	23
ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI	23
ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU	23
ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	40
ČÁST D - KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	49
ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	80
ČÁST F – ZÁVĚR	86
ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	87
ČÁST H - PŘÍLOHY	88
OSTATNÍ PŘÍLOHY DOKUMENTACE EIA	98
<u>III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</u>	110
<u>IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</u>	111
<u>V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI</u>	115
<u>VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</u>	169
<u>VII. NÁVRH STANOVISKA</u>	172

Přílohy: PROTOKOL O ZKOUŠCE č. 1107085VP

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
ČD	České dráhy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
DÚR	Dokumentace pro územní řízení
EIA	Posouzení vlivu stavby na životní prostředí
EVL	Evropsky významná lokalita
FN	Fakultní nemocnice
HG	Hydrogeologický
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IG	Inženýrskogeologický
IZ	Izolační zeleň
k.ú.	Katastrální území
LBK	Lokální biokoridor
LS	Libeňská spojka
MČ	Městská část
MFF	Matematicko fyzikální fakulta
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MO	Městský okruh
MÚK	Mimóúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NKS	Nadřazená komunikační síť
NL	Nerozpuštěné látky
NRBK	Nadregionální biokoridor
NV	Nařízení vlády
OBÚ	Obvodní báňský úřad
PD	Projektová dokumentace
PHC	Protihluková clona
PHS	Protihluková stěna
PO	Ptačí oblast
POV	Plán organizace výstavby
PP	Přírodní památka

PPO	Protipovodňová opatření
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
SO	Stavební objekt
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SSZ	Světelné signalizační zařízení
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
SZÚ	Státní zdravotní ústav
ŠR	Štěrboholská radiála
TK	Těké kovy
TSK	Technická správa komunikací
ÚDI	Úsek dopravního inženýrství
ÚPn/ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
ÚRM	Útvar rozvoje města
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VR	Vysočanská radiála
VZT	Vzduchotechnika
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZMK	Zeleň městská a krajinná
ZOV	Zásady organizace výstavby
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZZŘ	Závěr zjišťovacího řízení

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

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

2. Kapacita (rozsah) záměru

Komunikační úsek Pelc-Tyrolka - Balabenka je částí budovaného Městského okruhu hl.m. Prahy. Z hlediska druhu pozemní komunikace ve smyslu ČSN 73 6110 je záměr definován jako místní komunikace sběrná funkční skupiny B. Jedná se o místní obousměrnou směrově rozdělenou komunikaci o dvou jízdnicích pruzích v každém směru (a jednom průletovém pruhu v každém směru) v návrhové kategorii MS4d 20/80 (varianty 1, 2), resp. MS6d 27/80 (ve variantě 3, 4, 5) s mimoúrovňovým napojením křižujících komunikací. Celková délka stavby č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka činí 3,15 až 3,22 km dle trasových variant.

Podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004, tedy v období, kdy byl zahájen proces posuzování vlivů na životní prostředí, předmětný záměr náleží do bodu 9.4 Novostavby, rekonstrukce a přeložky silnic o čtyřech a více jízdnicích pruzích delších než 10 km nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdnicích pruzích delších než 1 km. Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

Stavba je (ve variantě 1 a 2) koncepčně v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn) schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, a s vyhl. č. 32/99 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Zároveň je stavba v ÚPn vymezena jako stavba veřejně prospěšná (8 DK 8,9 v příloze č. 2 vyhlášky).

Důležitou skutečností je, že hodnocení bylo v rámci procesu EIA prováděno pro celý posuzovaný soubor staveb MO st. č. 0081 a č. 0094 včetně stavby č. 8313 Libeňská Spojka a je obsahem průvodní Souhrnné části Dokumentace EIA vztahující se k řešenému souboru staveb.

V rámci dopracované Dokumentace EIA (říjen 2010) bylo prověřováno celkem 5 variant MO v předmětném úseku; jedná se o technické varianty realizovaného návrhu stavby MO v řešeném úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka (viz následující tabulka).

Tabulka 1: Přehled posuzovaných aktivních variant

Název varianty	Původ varianty	Označení
Varianta č. 1	dle oznámení záměru stavby	V1
Varianta č. 2	dle oznámení záměru stavby	V2
Varianta č. 2-O	na základě optimalizačních úprav varianty V2 při dopracování dokumentace EIA dle připomínek dotčených organizací	V2-O
Varianta č. 3	dle zadání občanského sdružení „Ateliér životního prostředí“	V3
Varianta č. 4	dle zadání občanského sdružení „Ateliér životního prostředí“	V4
Varianta č. 5	dle zadání občanského sdružení „Za naši budoucnost“	V5

Poznámka: 1) V případě variant č. 1 a 2 se jedná o aktualizované řešení variant č. 1 a 2 dle Dokumentace technické studie „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka, variantní řešení v podobě technické studie“, Mott Mac Donald Praha, spol. s r.o.; říjen 2006.

2) V případě varianty č. 2-O se jedná o konstrukční a prostorové řešení totožné s řešením ve variantě č. 2 doplněné o optimalizující opatření pro minimalizaci vlivu V2 na životní prostředí a její celkovou hygienickou akceptovatelnost z hlediska vlivu na zdraví obyvatel.

3) V případě variant č. 3, 4 a 5 se vychází z řešení studie „Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka, Dokumentace návrhu variant občanských sdružení“, Mott Mac Donald Praha, spol. s r.o.; listopad 2007.

Směrové a výškové vedení variant stavby č. 0081 je navrženo s ohledem na prostorové možnosti dané Územním plánem hl. m. Prahy, konfigurací terénu, stávající zástavbu, křížení s místními komunikacemi, železničními tratěmi, konstrukční řešení tunelů, minimalizaci vlivů na životní prostředí, návaznost stavby 0081 na navazující úseky MO – stavbu č. 0094 Balabenka-Štěrboholská radiála a stavbu č. 8313 Libeňská Spojka.

V následujícím textu je uvedena charakteristika jednotlivých aktivních variant vedení stavby č. 0081; veškeré situace a výkresy předmětných variant jsou k dispozici v grafických přílohách Dokumentace EIA (příloha 2, 3.1, 3.2) či v jejich samostatných přílohách (příloha H.8.).

Varianta 1 - Patrové vedení v ulici Povltavská

Ve směru staničení navazuje stavba č. 0081 v prostoru MÚK Balabenka (v prostoru ul. Spojovací) na stavbu č. 0094.

Pro pravou vozovku MO je v této variantě využita trasa stávajícího mostního objektu navazujícího na ul. Spojovací a dále ul. Čuprovu a ul. Povltavskou. Levá vozovka je v tomto úseku navržena v souběhu s pravou po novém mostním objektu a dále obě dle možností využívají již vybudovaného úseku. Ve stávající stopě ul. Povltavské je vedena vždy jedna vozovka MO (2 jízdní pruhy) a to až po křižovatku Pelc-Tyrolka.

Ve variantě 1 pravá vozovka tedy navazuje na stávající přemostění ul. Sokolovská a Na Žertvách - v současné době nedělený čtyřpruh s úpravou na tři jízdní pruhy. Levá vozovka bude navazovat na levou vozovku ul. Spojovací vedenou novým mostním objektem v souběhu se stávající trasou (výstavba mostního objektu bude vyžadovat zrušení stávající čerpací stanice pohonných hmot Shell a demolici obytného objektu). Ul. Sokolovská – Českomoravská jsou na MO připojeny mimoúrovňově pomocí nově budované křižovatkové větve v km 0,100 ve směru Balabenka – Pelc-Tyrolka a stávající větve připojené v km 0,120 ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka. Ul. Na Žertvách bude na trasu MO napojena prostřednictvím nově navržené okružní křižovatky. Pro další průběh komunikace MO je třeba rozšířit ul. Čuprovu a Povltavskou v území křižovatky U Kříže. S tím souvisí nutnost prodloužení mostu přes Rokytku zhruba o cca 40 m.

Rozšíření stávající vozovky, resp. průběh nové souběžné vozovky v oblasti mezi ulicí Zenklova a železničním nadjezdem si vyžádá vybudování opěrné zdi pro oddělení zeleně potoka Rokytky. Dále bude pro jeden směr vždy využita stávající stopa ul. Povltavské (výškově upravena), pro druhý směr je navržen jeden tunelový hloubený profil délky 541 m. Jedná se o jednosměrnou tunelovou konstrukci, která převádí dopravu ve dvou dopravních pruzích ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka. Ve stísněném prostoru mezi tratí ČD a ul. U Českých loděnic budou obě vozovky vedeny v patře nad sebou. Patrový úsek, resp. úsek, v němž se obě vozovky postupně dostávají nad sebe a pak opět přecházejí do

souběžného vedení je dlouhý 575 m. Podél Bílé skály je stávající vozovka ul. Povltavské lemována zárubní zdí. V úseku dlouhém cca 350 m tak komunikace MO vstupuje do území přírodní památky Bílá skála (v ÚPn označeno jako přírodní nelesní plochy). Oba jízdni pásy se pak před přemostěním trati ČD Praha-Libeň – Praha-Holešovice dostávají do souběhu, podcházejí mostní objekt ČD a napojují se v křižovatce Pelc-Tyrolka na stávající vozovky.

Výškové vedení je vesměs přizpůsobeno již vybudovaným vozovkám. Vedení trasy v úseku křižovatek Balabenka - U Kříže neumožňuje návrhovou rychlost vyšší než 60 km/hod. Je to dáno poloměry směrových oblouků jízdnic pásů již vybudovaných, kdy nová vozovka v souběhu neumožní jejich zvětšení. Minimální poloměry směrových oblouků v křižovatce U Kříže jsou dány umístěním pilířů mostního objektu ČD na jedné straně a využitím trasy stávajících vozovek včetně snahy nezasahovat zbytečně do území mezi Čuprovou ulicí a ulicí Pod Labuťkou na straně druhé. Výšková omezení trasy jsou dána podjezdnou výškou pod stávajícími mosty ČD, příp. nadjezdnou výškou MO nad křižujícími komunikacemi. V neposlední řadě jsou to trasu křižující hlavní vodovodní a kanalizační řady.

V základním řešení bylo přihlédnuto i k pěším trasám a cyklistickým stezkám. Komunikace městského okruhu neumožňuje pěší trasy řešit pomocí chodníků bezprostředně navazujících na vozovku. Přerušená pěší propojení jsou řešena podchody, příp. nadchody. Cyklistická stezka Libeň–Vysočany pro přechod území dopravní stavby MO bude využívat podchodů stávajících nebo budovaných.

Varianta 2 - Tunel pod Bílou skálou

Délka raženého úseku tunelu ve variantě 2 je 1 160 m, délka obou hloubených úseků je dohromady 330 m, celková délka je tedy 1 490 m.

Tunel navazuje ve východní části na pravou část navrhované komunikace MO (dopravní směr Balabenka – Pelc-Tyrolka). Před stávajícím pěším podchodem do ulice U Meteoru se niveleta pravé části komunikace postupně zahlubuje až do úrovně cca 8,5 m pod terén. Ještě před křižovatkou větví v lokalitě Na Košince tunel podejde pod stávající dvoukolejnou železniční trať TÚ 0791 Praha-Libeň – Praha-Holešovice (staničení trať přibližně km 2,1). Podchod pod touto tratí bude realizován v podobě hloubeného tunelu. Z tohoto důvodu je nutné dočasně přeložit stávající trať.

Směrové řešení je tvořeno dvěma protisměrnými oblouky o poloměru $R = 328$ m a $R = 325$ m s přechodnicemi, na který navazují stejnosměrné oblouky $R = 950$ a 610 m s mezilehlými přechodnicemi, následované přímým úsekem a pravostranným obloukem $R = 205$ m v prostoru Pelc-Tyrolky.

Napojení jiných investic ve výhledu (např. stavby Libeňské spojky a Vysočanské radiály) je u této varianty shodné s řešením ve variantě 1.

V rámci stavby bude nutno zrušit stávajícího pěší podchod do ulice U Meteoru, který bude nahrazen lávkou pro pěší přes MO a přes trať ČD.

Zároveň bude nutné přeložit a zajistit stávající a plánované inženýrské sítě – zejména průmyslový vodovodní řad DN 800 (ČS Libeň – VDJ Prosek) a nadřazený vodovodní řad DN 800 (VDJ Flora – VDJ Mazanka), odvodnění navrhovaných dešťových výpustí dle generelu.

Varianta 2-O (optimalizovaná varianta 2) - Tunel pod Bílou skálou

Jedná se o variantu, která z hlediska technického a prostorového řešení vychází z řešení předloženého variantou 2., doplněného o dále uvedené optimalizační opatření, která jsou technické a dopravně-organizační povahy:

Nízkohlučné vozovky

Návrh použití moderních nízkohlučných (akusticky pohltivých, neodrazných, hladkých) krytů vozovek v úsecích mimo tunely.

Protihlukové bariéry

Návrh protihlukových stěn a clon přímého i zalomeného tvaru (výšky 3-8 m), případně zemních valů, resp. jejich kombinací. 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

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 stupňovitěho porostu keřů a stromů s vysokou schopností zachytu prachových částic (tříetážový porost o šířce 5-10 m).

Nucené odvětrání tunelů

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 %.

Emisní zóny

Návrh zřízení oblastí Prahy se zákazem vjezdu vozidel nesplňujících požadavky emisní normy EURO 3, resp. EURO 4. Zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 3 na území celé Prahy (neplatí pro SOKP). Zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 4 do prostoru uvnitř MO.

Plošná regulace automobilové dopravy

Regulace - snížení - intenzity automobilové dopravy v ploše celého města zejména pomocí zpoplatnění (mýta).

Řízení rychlosti a skladby vozidel

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.

Varianty 3 a 4 dle návrhu občanského sdružení "Ateliér pro životní prostředí"

Varianta 3 navazuje na trasu MO ve variantě 1, konkrétně na konci estakády přes ulice Sokolovskou a Na Žertvách a dále pokračuje upravenou trasou v oblouku $R = 200$ m s přizpůsobením dnešních napojovacích větví. Následuje dvojice nových čtyřpruhových mostů přes Rokytku a cyklistickou stezku na jejím nábřeží, situovaných mezi pilíři stávajících železničních mostů. V úseku podél Rokytky jsou připojeny větve pro spojení Vysočanské radiály s oběma směry MO a horní Libně s radiálou a MO východ. Trasa MO dále vede oddělenými třípruhovými vozovkami v obloucích o poloměrech $R = 200$ m, které procházejí mezi stávajícími pilíři estakády v Čuprově ulici a následně pod železničním viaduktem mezi stávajícími pilíři č. 6, 7 a 7, 8. V tomto místě je nový podchod pod MO pro křižující pěší cestu. Připojení horní Libně na MO západ je přeloženo do nové polohy a prostor mezi pilíři č. 8 až 11 lze využít pro umístění čerpací stanice pohonných hmot.

Za viaduktem MO klesá do hloubeného tunelu délky 200 m půdorysně umístěného jižně od kmenové stoky F, kterým projde pod Zenklovou ulicí a celým Horovým nám. V Primátorské ulici je vozovka ukončena Kandertovou ulicí, která ji připojí na Zenklovu a pod železniční most pokračuje jen pěší cesta. Před koncem tunelu navazují na MO východní větve Prosecké radiály, které projdou pod přeložkou železniční tratě.

Trasa MO pak stoupá a připojí se k ní větve pro napojení horní Libně na MO západ s tím, že na Zenklovu naváže i nová severní větev vedená podél trati. Západně od stávající křižovatky Povltavská - Na Košince je lávka pro pěší přes MO a trať. Ta je přeložena do souběžné polohy o 14 m severněji, čímž se uvolní prostor pro vedení MO při zachování stávajícího napojení průmyslového areálu ulicí Na Košince. Tuto ulici lze propojit se Zenklovou pomocí ulice U Meteoru nebo i jiným způsobem v závislosti na celkovém urbanistickém řešení tohoto prostoru.

Severozápadně od průmyslového areálu se na MO napojí západní dvojice větví Prosecké radiály, které rovněž podcházejí přeložku tratě. V tomto místě končí část varianty 3, která je společná i pro variantu 4. V obou variantách je společný ještě zbytek přeložky trati mezi km 2,0 a 2,6, která je řešena raženým tunelem délky 230 m a novým přemostěním ulice Bulovka. Tím je uvolněn prostor pro patrové vedení MO na úbočí vrchu Košinka bez zásahu do zalesněného svahu nad Vltavou.

Trasa MO ve variantě 3 pokračuje tak, že ve spodní úrovni je veden směr Pelc-Tyrolka - Balabenka. Patrové řešení pokračuje až pod Bílou skálu a je umístěno za stávající zárubní zdi podél Povltavské ulice. Ta zůstane k dispozici jako ulice U Českých loděnic (a stejně jako ve variantě 4) pro cyklistickou stezku, pěší cestu a příležitostnou dopravní obsluhu. Podobně jako ve variantách 1 a 2 je zaslepena vozovka v ulici Bulovka a dále pokračuje jen pěší propojení s ulicí U Českých loděnic.

Obě třípruhové vozovky se od sebe půdorysně odpojí cca 160 m před železničním mostem přes Vltavu. Levá vozovka využije prostor mezi stávající Povltavskou ulicí a krajním pilířem železničního mostu, kdežto pravá vozovka vede novým podjezdem trati situovaným mezi mostní opěru a portál železničního tunelu. Obě vozovky se dostávají do souběhu jihozápadně od budovy A Matematicko-fyzikální fakulty, kde trasa MO navazuje na jeho sousední úsek. V tomto místě je umístěna lávka pro pěší a cyklisty mezi vstupním prostorem fakulty a koncem východní části Povltavské ulice, na kterou zde navazuje východní chodník mostu Barikádníků a úprava cyklistické stezky do Troje.

Dnešní napojení areálu fakulty a kolejí na mimoúrovňovou křižovatku Pelc-Tyrolka bude zrušeno a nahrazeno (stejně jako ve variantě 4) novým propojením ulic Pátkovy a jižního konce Květinářské a jeho napojením na obě vozovky ulice V Holešovičkách v nové úrovňové křižovatce při ul. U Hercovky.

Povrchové vedení směru Balabenka – Pelc-Tyrolka je trvalým zábořem okrajové části přírodní památky Bílá skála podobně jako u varianty 1.

Varianta 4 navazuje na variantu 3 v místě západního napojení Prosecké radiály. Patrové řešení MO končí již před ulicí Bulovka a ve spodní úrovni vede směr Balabenka – Pelc-Tyrolka, který v prostoru ulice Bulovka podchází přeložku tratě. Následuje ražený tunel délky cca 600 m včetně hloubených částí a vedený půdorysně v souběhu s železničním tunelem. Tunel vyústí ve vzdálenosti cca 50 m od portálu stávajícího železničního tunelu, tj. o 20 m blíže trati než ve variantě 2. Tím se zmenší zásah do areálu Matematicko-fyzikální fakulty. Zde se pravá vozovka napojuje na řešení varianty 3.

Levá vozovka je umístěna podobně jako ve variantě 3 za rubem stávající zdi podél Povltavské ulice a v rozsahu zalesněné části přírodní památky Bílá skála vede hloubeným tunelem délky 350 m. Tímto řešením se zásah do chráněného území zmenší jen na dočasný zábor.

Varianta 5 dle návrhu občanského sdružení "Za naši budoucnost"

Trasa je z prostoru Libně vedena západním směrem tunelovou trasou v poloze severně od Holešovické železniční spojky. Pod úrovní terénu je podržena v nezávislé trase až k portálu západně od prostoru Pelc-Tyrolka. Na povrch je trasa nutně navedena, aby překročila stávající tubus metra IV C 1 v mělkém založení pod Vltavou. Povrchový úsek končí opět portálem tunelů ve smyslu projektu dokumentace Blanka.

Povrchový úsek je využit pro napojení magistrály s mostním přechodem přes Vltavu mimoúrovňovou křižovatkou na Městský okruh. Většina přímých částí povrchového úseku MO bude kapotována proti hluku.

Prosecká radiála - povrchová trasa mezi Střížkovem a Kobylisy je zanořena od severovýchodu u portálu v poloze východně od křižovatky Vychovatelna a nejkratší radiální cestou je vedena tunelem k Městskému okruhu a tunelovými spojkami je s okruhem propojena do všech směrů.

V Holešovičkách - funkční úloha komunikace je zásadně snížena. Přenos zatížení SJ Magistrály je zde vyloučen a přeložen. Komunikace nenavazuje na trasu MO. Alternativně může být v podélné ose opět uplatněna tramvajová trať. Povltavská je ponechána na úrovni odpovídající obsluze bezprostředně přilehlého území.

V kapitole B.I.7 Dokumentace EIA je provedeno hodnocení posuzovaných variant a rozbor hlavních důvodů pro jejich výběr/odmítnutí. Jednalo se především o hodnocení základních předpokladů realizace jednotlivých variant stavby MO č. 0081 na základě srovnání jejich nejvýznamnějších územně-plánovacích a technických parametrů, dopravní funkce nebo předpokládatelných vlivů na životní prostředí oblasti. Současně bylo provedeno hodnocení uvažovaných variant z hlediska porovnání intenzit automobilové dopravy v území a ekonomických nároků na realizaci stavby.

Základem předloženého hodnocení byly vedle technických studií a návrhu změny ÚP, odborná expertní posouzení zpracovaná nezávislými odborníky v oblasti dopravy a podzemních staveb (viz seznam na str. 46 Dokumentace EIA), provedená analýza rizika stavby v navrhovaných variantách a odborná vyjádření příslušných orgánů hl.m. Prahy.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že varianty 3, 4 a 5 byly na základě provedené studie proveditelnosti a expertních hodnocení shledány z technických a technicko-dopravních důvodů jako nevhodné pro realizaci. Varianty 3, 4 a 5 v souhrnném náhledu nepřinášejí kromě omezení dopravy v ul. V Holešovičkách požadovaný výrazný pozitivní přínos v jiných aspektech vlivu na životní prostředí.

Hlavními důvody pro odmítnutí variant 3, 4 a 5 jsou například:

- Nesoulad trasování variant s platným ÚP hl. m. Prahy i konceptem nového ÚP.
- Technicky nejkontroverznější částí variant 3, 4 a 5 je tunel Bulovka (LS stavba č. 8313) a jeho napojení na MO. Z hlediska výškového vedení jednotlivých větví tunelu Bulovka a dodržení povolených spádů je návrh téměř nepřekonatelně limitován morfologií území, vzájemnými průplety tunelových větví a existencí železniční trati ČD. Z hlediska velikosti příčných řezů a souvisejících problémů při provádění tunelů lze na základě zkušeností oprávněně tvrdit, že rizika při realizaci tunelů mimořádné velikosti jsou značně vysoká. Koncentrace velkých příčných profilů je u tunelu Bulovka nebyvalá – časté jsou čtyřpruhové ražené i hloubené tunely, resp. při návrhu stoupacích pruhů a direktních ramp do Zenklovy ulice výjimečně pěti- a šesti pruhové hloubené tunely v rozpletech – a nemá v dopravních podzemních stavbách v České republice praktickou obdobu.

- Posuzovaná Dokumentace řešení variant 3, 4 a 5 úseku Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka + Libeňská spojka a navazujících mimoúrovňových křižovatek dokumentuje rozsáhlé technické a technologické problémy při požadavku na splnění platných českých norem a směrnice EU. Podélné sklony dlouhých tunelů překračují max. přípustné hodnoty a průpletové úseky jsou za hranicí přípustných bezpečnostních limitů nejen v podmínkách tunelového vedení trasy. V některých případech je dokonce nelze rozvinout vůbec. Posuzovaný návrh tunelu Bulovka není v souladu s požadavky ČSN 737507 „Projektování tunelů pozemních komunikací“ na velikost podélných sklonů nivelety a zvětšování počtu jízdních pruhů ve stoupání.
- Varianty 3 a 4 s propojením MO a radiálního směru v jediné, velmi silně zatížené MÚK odlehčují oblasti ulice V Holešovičkách, přesouvají však velké zatížení na MÚK Košinka a MÚK Vychovatelna, kde vznikají kapacitní problémy jak na navrhovaných komunikacích, tak na stávajících komunikacích.
- Varianta 5 dopravně přenáší významné zátěže, avšak přináší sebou i velké kapacitní problémy ve všech místech napojení na povrchovou komunikační síť (MÚK Vychovatelna, MÚK Trója). Dále neumožňuje některé pohyby v MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK U Kříže.
- Značný rozsah demolic stávajících objektů spojený s realizací staveb v prostoru Košinka – U Kříže.
- Zásadní kolize s významnými inženýrskými sítěmi v prostoru Horovo nám, Bílá skála, Zenklova ul.
- Prostorový střet a nutnost trvalé přeložky úseku železniční tratě ČD v úseku Košinka – Bílá skála.
- Mimořádně rozsáhlý zásah do přírodního prostředí PP Bílá skála u povrchového trasování komunikace MO.
- Vysoké investiční náklady - z technicky komplikovaného řešení vyplývá logicky i mimořádná výše předpokládaných investičních nákladů variant 3, 4 a 5, které jsou oproti základním variantám 1 a 2 zhruba dvou- až trojnásobně vysoké.

Z výše uvedených důvodů nejsou varianty 3, 4 a 5 dále od kapitoly B.II. posuzované Dokumentace podrobně hodnoceny a vzhledem k tomu, že nebyly předloženy další varianty řešení trasy MO v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka, bylo zpracovateli Dokumentace navrženo, aby byla konečná varianta stavby č. 0081 vybrána na základě vyhodnocení shromážděných dat a informací z variant 1 a 2, resp. 2-O.

Proto se zpracovatel posudku v následujícím podrobnějším technickém popisu variant omezuje pouze na dvě, resp. tři posuzované varianty (1, 2 a 2-O).

Společné zásady řešení Varianty 1 a Varianty 2/2-O

Všeobecné konstrukční zásady

Návrh šířkového uspořádání trasy MO a prostorové umístění křižovatkových větví byl proveden na základě prognózy dopravy k cílovému roku 2035 s přihlédnutím k územním možnostem ve vazbě na Územní plán hl. m. Prahy a také k již realizované výstavbě.

Komunikace je navržena v kategorii MS4d 20/80. Návaznost na předchozí stavbu č. 0094 – Balabenka - ŠR kategorie MS4d 20/80 (tj. 2 x 2 jízdní pruhy 3,5 m) je zajištěna v mimoúrovňové křižovatce Balabenka tak, že zde probíhají 2 průběžné jízdní pruhy a třetí jízdní pruh plní funkci odbočovacího resp. připojovacího pruhu.

Průjezdny profil v tunelovém objektu je navržen dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací.

Příčné uspořádání komunikace

Šířkové uspořádání:	střední dělicí pás	min 3,0 m (dle situace)
	vnitřní vodící proužky 2 x 0,5 m	1,0 m
	jízdní pruhy 2 x 3,50 m	7,0 m
	vnější vodící proužky 2 x 0,5 m	1,0 m
	bezpečnostní odstup 2x 0,50 m	1,0 m
	nebo nezpevněné krajnice 2 x 0,75 m	1,5 m

Celková základní volná šířka mezi směrovými sloupky resp. mezi obrubníky se započtením bezpečnostního odstupů je tedy 20,0 m. Stavba je umístěna v území čistého intravilánu. Vozovky jsou tudíž lemovány zvýšenými obrubníky a odvodněny pomocí uličních vpustí do kanalizace. Koruna komunikace je v úsecích se směrovými sloupky za hranu volné šířky rozšířena oboustranně o dalších 0,25 m, v úsecích se svodidly o 1,0 m.

Ve směrových obloucích menších než 320 m jsou jízdní pruhy rozšířeny o příslušnou hodnotu dle ČSN 73 6101 na délku přechodnice.

Odbočení a připojení jsou navrženy s přídatnými pruhy v šířce 3,50 m dle ČSN 73 6102.

Základní příčný sklon vozovky je navržen 2,5 %. V přímé a také v obloucích je navržen jednostranný dostředný sklon v závislosti na poloměru směrového oblouku.

Konstrukce vozovky

Vozovka odpovídá třídě dopravního zatížení I a návrhové úrovni porušení vozovky D0.

Konstrukce je navržena podle TP 170.

Křižovatky

Na řešeném úseku městského okruhu jsou již rozestavěny 2 mimoúrovňové křižovatky, které jsou napojeny na hlavní komunikační síť. Ve směru staničení se jedná o následující křižovatky:

- MÚK Balabenka

Křižovatka řeší napojení městských komunikací ul. Sokolovské, Českomoravské a Na Žertvách na městský okruh. Návrh uvažuje s výstavbou okružní křižovatky a využitím všech stávajících křižovatkových větví, pouze je směrově upravuje. Na základě požadavku MČ Praha 8 i 9 bylo do křižovatky doplněno přímé napojení nové ul. Českomoravské. Připojení ze všech směrů bude však třeba řešit signalizovanými úrovněnými přejezdy tramvajové trati.

- MÚK U Kříže

Křižovatka řeší napojení ul. Prosecké na MO a ve výhledu je vyznačeno napojení na jinou investici „Libeňskou spojku“. Rovněž zde je pouze naznačena možnost napojení bez prověřování jejího dalšího vedení.

- MÚK Pelc-Tyrolka

Tato křižovatka již není součástí stavby č. 0081, ale pokud bude ul. Povltavskou veden Městský okruh, bude třeba v této křižovatce provést úpravy zabraňující úrovněným přejezdům vozovky a

provozu chodců, tj. střední dělicí pás bude propojen, zrušena SSZ v křižovatce obou ramp a eliminování chodci převedením do nadchodu, navedením na pěší trasu podél Vltavy.

Odvodnění komunikace

Předpokládá se odvodnění komunikace pomocí trubní dešťové kanalizace, která bude situována v tělese silnice a bude odvádět vody z veškerých zpevněných ploch. Dešťová voda ze zpevněných ploch bude odváděna stokami dešťové kanalizace do stávajících vodotečí – do Rokytky a Vltavy, neboť v zájmovém území je kapacita městské kanalizační sítě již naplněna. Vlastní kanalizace komunikace je v obou variantách navržena stejným způsobem, liší se pouze svou délkou podle délky odvodňované komunikace v příslušné variantě a odvodněním tunelů v jednotlivých variantách.

Úpravy a přeložky souvisejících komunikací

Při vedení trasy přeložky silnice dochází ke křížení se stávajícími komunikacemi, které se musí upravit nebo přeložit. Stavba MO pouze rozšiřuje a doplňuje již stávající komunikace, takže přeložky v pravém slova smyslu se ve stavbě č. 0081 nevyskytují.

Přeložky inženýrských sítí

Vzhledem k tomu, že se jedná o městský okruh předpokládá se prostorový střet se stávajícími vodovodními řady, kanalizačními stokami a dalšími inženýrskými sítěmi. Všechny dotčené funkční inženýrské sítě musí být v rámci výstavby přeloženy.

Demolice

U řešených variant se předpokládají dále uvedené nároky na demolice pozemních objektů. Jedná se o bytové domy, administrativní budovy, průmyslové a skladovací objekty, zahradní domky, garáže, boudy apod. Podrobná pasportizace pozemních objektů určených k demolici bude zpracována pro vybranou variantu v dalších stupních projektové dokumentace.

Realizace stavby

Realizaci bude nutno provádět po etapách v ucelených částech, které bude možno postupně předávat do užívání tak, aby se minimalizovala doba uzavírek. Celková doba výstavby je plánovaná na 3 až 4 roky. Po přeložkách inženýrských sítí a zbudování staveništních komunikací a nutných demolicích se začne se stavbou rozhodujících stavebních objektů, jako jsou mosty a tunely.

Tunelové objekty

V úseku MO Pelc-Tyrolka - Balabenka je ve variantě 1 navržen hloubený tunel délky 541 m převádějící dopravu ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka.

Varianta 2 zahrnuje částečně hloubený a částečně ražený tunel délky 1 490 m převádějící dopravu v jednom jízdním směru Balabenka - Pelc-Tyrolka.

Samostatné řešení Varianty 1

Tunel – Povltavská

V úseku MO Pelc-Tyrolka - Balabenka je navržen jeden tunelový hloubený profil. Jedná se o jednosměrnou tunelovou konstrukci, která převádí dopravu ve dvou dopravních pruzích ve směru Pelc-Tyrolka - Balabenka. Na stropní desce tunelu pak budou umístěny dva dopravní pruhy pro opačný směr Městského okruhu. Součástí objektu jsou podzemní technologické objekty: trafostanice, rozvodna, strojovna VZT atd.

Výstavba bude probíhat (cca 20 měsíců) z povrchu do otevřené zajištěné stavební jámy po jednotlivých dilatacích proudově od portálu na libeňské straně za vyloučené dopravy v ulici Povltavská. Současně budou probíhat betonáže dilatací i ze strany od Pelc-Tyrolky.

Celková délka tunelu je stanovena na 541 m. Jedná se o jednosměrný hloubený 2-pruhový tunel se sklonem -1,2 až 1,46 %.

Mosty

Konstrukční systémy mostních objektů jsou navrženy orientačně v podrobnosti podkladů pro tento stupeň dokumentace. Pro upřesnění řešení jednotlivých mostních objektů je třeba v dalších projektových stupních zajistit doplnění podkladů (zaměření, inženýrsko-geologický průzkum atd.).

Šířka mostních konstrukcí uvažovaná pro výpočet plochy mostních objektů je stanovena jako volná šířka mezi zábradlím.

- Most na MO přes ulici Sokolovskou a ulici na Žertvách (SO 201)

Celkové konstrukční řešení, rozpětí polí, umístění opěr a tvar pilířů bude přizpůsobeno stávajícímu mostu. Je navržena spojitá konstrukce o 8 polích. Celková délka přemostění je 277,6 m. Nosná konstrukce mostu je navržena spojitá, dodatečně předpjatá, monolitická. Samostatnou otázkou je výhledové napojení Vysočanské radiály na Městský okruh ve směru Štěrboholská radiála.

- Rekonstrukce mostu na MO přes ulici Sokolovskou a ulici Na Žertvách (SO 202)

Stávající přemostění prostoru u Sokolovské ulici a ulice na Žertvách je tvořeno estakádou o 8 polích. Na mostě je v současné době veden obousměrný provoz. Po dostavbě druhé poloviny mostu (viz SO 201) bude veden na mostě provoz ve třech pruzích ve směru Pelc-Tyrolka. Nosná konstrukce mostu je spojitá, předpjatá. Na mostě je dále umístěn služební chodník a stávající protihluková stěna výšky 3,0 m.

- Rekonstrukce podchodu pro pěší na MO (SO 203)

Stávající podchod pro pěší o světlosti 4,0 m bude součástí plánované cyklistické stezky. V rámci stavby městského okruhu je navržena celková sanace stávající konstrukce a úprava objektu, která bude odpovídat požadavkům na převedení cyklostezky. Upraven bude také systém nájezdových ramp.

- Rekonstrukce a rozšíření mostu na MO přes Rokytku (SO 204)

Most přes Rokytku na městském okruhu v st. km 0,535 je tvořen stávajícím objektem, který bude v krajní části ve směru toku prodloužen o 40 m. Důvodem prodloužení mostu je požadavek na převedení části nové komunikace městského okruhu a souběžné cyklostezky šířky 3 m. Celková délka objektu bude 120 m. Stávající přemostění má světlost cca 8,50 m. V rámci dalšího stupně

projektové dokumentace je třeba hydrotechnickým výpočtem prokázat, že stávající kapacita mostního otvoru je dostatečná pro převedení průtoku při Q100. Hydrotechnický výpočet musí též zohlednit vliv půdorysného zakřivení objektu. V případě zjištění nedostatečné kapacity bude třeba provést demolici stávajícího objektu a výstavbu nového kapacitního přemostění.

- Rekonstrukce a rozšíření podchodu pro pěší na MO (SO 205)
Stávající podchod pro pěší má světlost 4,0 m. V rámci stavby 0081 městského okruhu je navržena celková sanace stávající konstrukce a prodloužení podchodu tak, aby podcházel pod oběma pásy komunikace.
- Rekonstrukce mostu na MO přes Zenklovu (SO 206)
Stávající přemostění bude po celkové rekonstrukci sloužit pro jeden jízdní směr Městského okruhu. Jedná se o levý jízdní pas pro směr Balabenka. Pro převedení druhého směru městského okruhu (směr Pelc-Tyrolka) přes toto území je navržena výstavba souběžného samostatného mostu (viz SO 208). Stávající most je o dvou polích rozpětí 26 + 24 m, celková délka přemostění je 48 m.
- Rekonstrukce mostu na MO přes Primátorskou ulici (SO 207)
Stávající přemostění přes Primátorskou ulici bude po celkové rekonstrukci sloužit pro jeden jízdní směr Městského okruhu. Jedná se o levý jízdní pas pro směr Balabenka. Pro převedení druhého směru Městského okruhu (směr Pelc-Tyrolka) přes území je navržena výstavba samostatného mostu (viz SO 209). Stávající most je o jednom poli rozpětí 29 m, délka přemostění 27 m.
- Most na MO přes Zenklovu ulici (SO 208)
Pro pravý jízdní směr MO je navrženo nové přemostění přes Zenklovu ulici. Stávající přemostění přes tuto komunikaci bude rekonstruováno a využito pro druhý jízdní směr (SO 206). Nový objekt je navržen jako most o dvou polích rozpětí 2 x 25,5 m, vzdálenost líců opěr je 50 m. Pod mostem je převeden silniční, tramvajový a pěší provoz. S ohledem na výhledové umístění nové stanice ČD do prostoru mezi Zenklovou a Primátorskou ulicí doporučuje projektant v dalším stupni PD alternativně posoudit možnost spojení obou nadjezdů v jednu mostní estakádu a prostor pod MO vhodným způsobem využít pro cestující. Jedná se o prodloužení cca o 70 m při šířce přemostění 11,5 m.
- Most na MO přes Primátorskou ulici (SO 209)
Pro pravý jízdní směr MO je navrženo nové přemostění přes Primátorskou ulici. Stávající přemostění přes tuto komunikaci bude rekonstruováno a využito pro druhý jízdní směr (SO 207). Nový objekt je navržen jako most o dvou polích rozpětí 2 x 28 m, vzdálenost líců opěr je 55 m. Výstavba mostu o dvou polích je nutná z důvodu velkého množství stávajících sítí a nutností umožnit přístup ke kanalizačním vedení se šachtou.
- Podchod pro pěší na MO v ulici Bulovka (SO 210)
Podchod pro pěší slouží k propojení nábrežní pěší komunikace s prostorem Bulovky. Podchod podchází Městský okruh a železniční trať. Městský okruh je v místě podchodu řešen nosnou konstrukcí pro patrové vedení pravého jízdního pasu. Pod tratí ČD prochází podchod v místě

železničního nadjezdu pro ulici Bulovka. Technické řešení podchodu je limitováno nutností podchytit stávající založení opěr nadjezdu. Dále založení mostu patrového vedení musí respektovat polohu podchodu.

- Most pro patrové vedení pravého jízdního pasu MO délky 575 m (SO 211)

Ve variantě 1 část trasy MO v oblasti pod Bulovkou prochází úzkým koridorem mezi tratí ČD a Vltavou. Pro omezení šířky stavebních zásahů do svažitého území nad Vltavou je navrženo patrové vedení jednoho směru okruhu nad částí komunikace určený pro směr Balabenka. Most pro Patrové vedení navazuje na hloubený tunel pod ulicí Povltavská.

Celková délka objektu přemostění je 575 m. První část nosné konstrukce má délku 380 m, střední část patrového vedení má délku 136 m. Krajní část objektu, která je tvořena konzolou, má délku 59 m. Technické řešení přemostění umožňuje ze spodní úrovně odbočení vozidel záchranné služby do ulice Bulovka.

Nadjezdy přes hlavní trasu komunikace

- Rekonstrukce nadjezdu přes MO - křižovatka U Kříže (SO 221)

Stávající nadjezd slouží pro mimoúrovňové napojení Prosecké ulice přes ulici Povltavskou do ulice Čuprova ve směru Balabenka. Část stávající nefunkční mostní rampy pro výhledové napojení Libeňské spojky není dokončena a je provizorně ukončena nad pilířem ve výšce cca 5 m nad terénem. Nadjezd je situován směrem před portál tunelu stavby Libeňská spojka. Nosná konstrukce stávajícího přemostění má 6 polí, délka přemostění je 159,3 m.

Součástí rekonstrukce nadjezdu bude technicky náročné odstranění jednoho pilíře a jeho nahrazení rámovou výměnou.

- Lávka pro pěší přes MO - Na Košince (SO 222)

Lávka umožňuje propojení severní a jižní části území. Převádí pěší provoz přes trať ČD a oba pasy Městského okruhu. Na jižní straně se lávka dělí do dvou směrů - ulice U Meteoru a ulice Na Košince. Lávka je navržena o volné šířce 3 m (rampy) a 5 m (část společná pro oba směry). Pro bezbariérové překonání komunikace jsou na obou stranách lávky schodiště doplněna o mostní rampy. Nosná konstrukce přemostění je navržena ocelová, trémová, spojitá, rozpětí hlavního pole přes MO je 32 m.

- Lávka pro pěší přes MO (SO 223)

Nábřežní trasa pro pěší a cyklostezka je propojena se severním prostorem za Městským okruhem lávkou pro pěší volné šířky 3 m. Pro bezbariérové překonání komunikace jsou na obou stranách lávky navrženy mostní rampy. Nosná konstrukce přemostění je navržena ocelová, trémová, spojitá, rozpětí hlavního pole je 35,2 m. Přemostění bude respektovat navržená protipovodňová opatření, nástupní rampa na nábřežní straně komunikace bude vhodným způsobem začleněna do konstrukcí protipovodňových opatření.

Samostatné řešení Varianty 2/2-O

V této variantě je v části stavby vedena jedna polovina MO (směr Balabenka - Pelc-Tyrolka) tunelem masívkem kopce Bílá skála. S ohledem na návrh mostních objektů to znamená, že v této variantě není

třeba realizovat patrové vedení směru Pelc-Tyrolka - Balabenka, tj. objekt „Most pro patrové vedení jedné poloviny městského okruhu“. Další odlišnosti této varianty vyplývají z upraveného vedení trasy v oblasti křižovatky U Kříže, výškového silničního řešení přemostění ulic Zenklova a Primátorská, vedení nivelety v ulici Povltavská a rozsahu nutných úprav stávajících podchodů.

Délka tunelu pro dopravní směr Balabenka – Pelc-Tyrolka je 1 490 m. Náročnou částí technického řešení této varianty je nutnost realizace náročného hloubeného úseku pod železniční tratí TÚ 0791 Praha-Libeň – Praha-Holešovice.

Tunel – pod Bílou skálou

Tunel je konstrukčně řešen jako jednosměrná tunelová trouba, která převádí dopravu ve dvou dopravních pružích ve směru Balabenka - Pelc-Tyrolka s technickou chodbou. Šířková kategorie tunelu je T 7,5. Celková délka tunelu je stanovena na 1 490 m. Tunel je tvořen kombinací hloubených a ražených úseků, lišících se od sebe příčným profilem, délkou a sklonem. Je to jednosměrný 2pruhový tunel se sklonem 2 až 0,59 %. Součástí objektu jsou podzemní technologické objekty: trafostanice, rozvodna, strojovna VZT atd. Tunelový objekt v úseku MO Balabenka - Pelc-Tyrolka představuje náročnou konstrukci realizovanou ve složitých geologických podmínkách. Tunel je prováděn z části jako hloubený a zčásti jako ražený. Ražba tunelu je předpokládána od obou portálů současně. Zhotovení definitivních konstrukcí se předpokládá proudově od libeňské strany.

Ražba tunelu pod Bílou skálou bude v případě NRTM prováděna technologií strojního ražení, případně za použití trhacích prací v závislosti na skutečně zastižených inženýrsko-geologických podmínkách. Trhací práce by měly být omezeny v blízkosti komunikace Bulovka z důvodu nízkého nadloží. Orientační doba výstavby tunelu se předpokládá na cca 28 měsíců, včetně přípravy území cca do 4 let.

3. Umístění záměru

Kraj:	Hl. m. Praha
Město/obec:	Hl. m. Praha
Městská část:	Praha 8 Praha 9
Katastrální území:	Praha 8 – Libeň Praha 9 – Libeň

Pozn.: Mapová příloha č. 1 Dokumentace vymezuje posuzovanou stavbu v rámci komunikační sítě Prahy.

4. Obchodní firma oznamovatele

Hlavní město Praha

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor městského investora

5. IČ oznamovatele

IČ: 00064581

DIČ: CZ00064581

6. Sídlo oznamovatele

Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 2

7. Jméno, příjmení a kontakt na oprávněného zástupce oznamovatele

Odbor městského investora hl. m. Prahy

Ing. Jiří Zlatohlávek, ředitel odboru

Vyšehradská 51

128 00 Praha 2

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace EIA (ENVISYSTEM s.r.o., 10/2010) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zhodnocení úplnosti doplněné Dokumentace EIA je provedeno podle jejích částí. Zvláštní pozornost je dále věnována částem Dokumentace týkajícími se ochrany ovzduší, problematiky hluku, ochrany vod, vlivu stavby na přírodně cenná území a zdraví obyvatel.

V následujícím textu posudku je hodnocena úplnost Dokumentace EIA v členění jednotlivých kapitol.

ÚVOD

Dokumentace v Úvodu stručně rekapituluje souvislosti posuzovaného záměru a uvádí mj. i souhrnné hodnocení celého souboru staveb Městského okruhu č. 0081, MO č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313.

Komentář zpracovatele posudku:

Tato část není nutnou součástí Dokumentace EIA, nicméně poskytuje souhrnný a přehledný obrázek o koncepci Dokumentace.

ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.2. Kapacita záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Předkládaným záměrem je novostavba komunikace v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka, která je součástí budovaného dopravního systému Městského okruhu Prahy. Záměr navrhované dopravní stavby je úzce spojen s územím a rozvojem dotčených městských částí, ale hlavně s rozvojem dopravní infrastruktury celé Prahy.

Navazujícími stavbami sousedních úseků Městského okruhu jsou stavba č. 0079, Špejchar-Pelc-Tyrolka (v současné době ve výstavbě) a stavba č. 0094, Balabenka-Štěrboholská radiála (v současné době ve fázi projektových příprav - technická studie, EIA). Navazující plánované významné komunikace dále představuje v dotčeném území stavba č. 8313 Libeňská spojka (v současné době ve fázi projektových příprav - technická studie, EIA) a Vysočanská radiála, úsek Kbelská-Balabenka.

Zpracovatel Dokumentace uvádí, že vzhledem k předpokladu současného dopravního zprovoznění staveb MO č. 0081, č. 0094 a LS č. 8313 lze předpokládat kumulaci vlivů vyvolaných těmito stavbami. Pro připravované stavby MO č. 0081, č. 0094 a LS č. 8313 byly zpracovány v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. samostatné dokumentace posouzení vlivů těchto staveb na životní prostředí, kde se s kumulací významných vlivů počítá.

Podle informací zpracovatele Dokumentace se v posuzovaném území nacházejí stavby jako např. tunel Holešovičky, Severní radiála, zakrytí povrchové části MO v Troji a Pobřežní IV (severní a jižní větev). V případě těchto staveb se ovšem jedná o stavby s proměnnou pravděpodobností jejich realizace a velké časové neurčitosti. Časovou součinnost jejich provozního působení s posuzovanými stavbami MO a Libeňské Spojky nelze definovat a proto není možné provést korektní vyhodnocení jejich významu na vliv na životní prostředí v rámci prováděného hodnocení v procesu EIA.

Z dopravních staveb mimo automobilové komunikace je záměr v bezprostředním styku se souborem staveb MO a LS předpokládaná modernizace železniční trati Praha hl. nádraží - Praha Vysočany - Lysá nad Labem; kumulace výstavby je v tomto případě možná a nepovede k zásadním komplikacím.

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace uvádí související stavby NKS, které je nutné uvádět do provozu současně s předmětnou stavbou.

Volná příloha SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST rozebírá různé provozní stavy, které podrobněji hodnotí zejména vliv kumulace posuzovaného záměru. Zde jsou posuzovány možné scénáře vývoje dopravního systému v souvislosti s dobudováním Silničního okruhu kolem Prahy a Městského okruhu.

Zpracovatel posudku se domnívá, i na základě informací, které jsou předmětem posouzení volné přílohy SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST, že k realizaci těchto staveb je možné přikročit až po zajištění účinnosti technicko-organizačních opatření, které jsou součástí tzv. optimalizované varianty MO. Zároveň bude nutné koordinovat výstavbu posuzovaných staveb Městského okruhu s dostavbou SOKP tak, aby byl zprovozněn nejprve SOKP a následně dobudován Městský okruh.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Kapitola v úvodu vyzdvihuje ústřední postavení hlavního města v rámci republiky a dálničního systému ČR, komentuje zaostalost dopravní sítě města, která je také jednou z příčin nevyhovujícího stavu životního prostředí v Praze.

Současné dopravní okruhy, vyznačené na stávajících a často nekapacitních komunikacích vedených uvnitř obytné zástavby, neumožňují plynulou dopravu (nízká cestovní rychlost, kongesce a vysoká nehodovost). Nové stavby nadřazeného komunikačního systému, vybudované v uplynulých letech, jsou jen částí navrhované komunikační sítě a dosud netvoří ucelený komunikační systém.

Možnosti řešení dopravních problémů na základě provozně organizačních principů jsou již prakticky vyčerpány a nové kapacity je možno hledat pouze v dobudování sítě hlavních komunikací, která je pro fungování města zcela nezbytná.

Realizace a zprovoznění nových staveb nadřazeného komunikačního systému přináší řadu výhod, ale i určitá negativa. Avšak jedině pokud bude NKS dokončen a funkční jako jeden celek, bude plnit beze zbytku svoji primární dopravní funkci, tzn. stane se kompaktním systémem nadřazených komunikací, které umožní plynulý, kapacitní a bezpečný provoz, odvede zbytnou dopravu z města, a přitom umožní regulovat a zklidňovat dopravu v centrální oblasti města. Pro zlepšení dopravní situace v hlavním městě je však nutné provést další opatření, jako např. zatraktivnit MHD, ať už zvýšením komfortu vozů, zkracováním intervalů, ale v neposlední řadě i výstavbou nových, investičně méně náročných tras (tramvaje, lehké metro), které by vedly v souběhu se stavbami NKS a nabízely tak alternativu pro uživatele, kteří by jinak zvolili dopravu vlastním vozidlem po NKS.

Výhledové uspořádání komunikačního systému v Praze vychází z koncepce radiálně okružního systému. Skládá se z Městského a Silničního okruhu a sedmi radiál, které propojují zmíněné okruhy a dále navazují na dálnice a silnice I. třídy středočeského regionu. Nejdůležitější součástí nadřazeného dopravního systému jsou Silniční okruh kolem Prahy a Městský okruh.

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) je důležitý pro převádění tranzitní dopravy mimo městské území, pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými částmi města.

Městský okruh (MO), jako nejdůležitější část městské komunikační sítě, je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou na sebe soustředil většinu diametrálních dopravních vztahů a propojil oblasti středního pásma města. Má charakter městské sběrné komunikace. Základní funkcí MO je umožnit regulaci automobilové dopravy v centrální části města a tím ji ochránit před nežádoucími účinky dopravy (hluk, exhalace, atd.).

Navrhovaná koncepce silniční dopravy je v souladu s dokumentem Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy (ÚDI, leden 1996), který byl schválen usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 13/21 ze dne 11. ledna 1996. Hlavním strategickým cílem dopravní politiky města je dosáhnout stavu, při kterém celková úroveň dopravního systému bude v souladu s potřebami města a jeho dalším rozvojem.

Koncept radiálně okružního systému je naplňován se značným zpožděním. Je zřejmé, že nedokončení funkčního celku by mělo velmi negativní vliv na investované prostředky a vytvořená kapacita nadřazeného komunikačního systému by nebyla efektivně využívána a veškeré negativní vlivy by se přenášely na stávající uliční síť, která by byla nucena suplovat chybějící úsek. Je proto evidentní, že

vybudování předmětných úseků Městského okruhu a Libeňské spojky je vysoce důležité k dosažení plánovaných efektů a dosažení efektivnosti celého dopravního systému.

Následně kapitola B.I.5. přináší přehled a popis jednotlivých zvažovaných variant, a to všech aktivních variant, ale i varianty bez realizace staveb (tzv. varianty nulové).

Důvody pro odmítnutí některých aktivních variant a přehled o zpracovaných studiích proveditelnosti technického řešení posuzovaných variant, které se vztahují k předmětné stavbě, jsou uvedeny v kapitole B.I.7. Stručné hodnocení posuzovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Z dopravního hlediska je nutné stavby Městského okruhu a Libeňské spojky posuzovat jako jeden celek. Realizací souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky dojde k přiblížení stavu Nadřazeného komunikačního systému (NKS) k finálnímu stavu. Pokud nebudou tyto stavby realizovány, NKS nebude moci plnit svoje funkce. Stávající komunikace, které již nyní plní dopravní funkce komunikací Městského okruhu, budou i nadále charakterizovány vysokým počtem kapacitních problémů a dopravních kongescí. Tyto problémy budou do budoucna narůstat v závislosti na rostoucí poptávce po přepravě a budou s sebou přinášet další eskalaci současných problémů.

Dokumentace dále uvádí, že pokud nebudou realizovány předmětné stavby, nebudou vytvořeny zejména dostatečné podmínky k zahájení plošné regulace dopravy v centrální oblasti Prahy. Nebude tedy možné účinně snižovat počty vozidel v centrální nejzatíženější části města, resp. omezovat účinně negativní účinky provozu jinak než naprostou restrikcí provozu se všemi ekonomickými a sociálními důsledky. Úspěšná regulace dopravy včetně zavedení mýtného systému je podmíněna dostavbou.

Zpracovatel Dokumentace zdůrazňuje, že i když nebude realizována stavba MO, dojde ve výhledovém období po roce 2015 k nárůstu dopravních intenzit na některých komunikacích stávající silniční sítě, které budou nahrazovat tyto nerealizované stavby.

Zpracovatel Dokumentace následně uvádí, že realizací záměru souboru staveb MO a Libeňské spojky bez dalších opatření ke snížení výfukových emisí a hluku by se kvalita životního prostředí pro obyvatele zhoršila. Tím vysvětluje přípravu další varianty, která vyplynula v průběhu procesu EIA, zejména pak na základě vrácení původní dokumentace k dopracování. Tato varianta přináší výrazné zlepšení imisní situace a hlukové zátěže a související snížení zdravotního rizika ve srovnání s dopravními stavby bez realizace MO. Jde o optimalizovaný výhledový stav s realizací souboru zásadních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru. Optimalizovaný výhledový stav tak představuje výsledný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru Městského okruhu hl. m. Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Dokumentace uvedl obsáhlé zdůvodnění potřeby záměru, včetně přehledu zvažovaných variant.

Rozšířením této kapitoly z hlediska rozboru navržených aktivních variant je kapitola B.I.7. Dokumentace.

Je nutno poznamenat, že zpracovatel Dokumentace uvedl podstatné důvody pro realizaci záměru. Zároveň však případné důvody pro realizaci rozvádí v kapitole D.I.1.2., kde popisuje přínos staveb v oblasti sociálně ekonomických přínosů a hlavní důvody uvedené v této kapitole rozšiřuje o možné navazující aspekty (jako je např. přínos realizace záměru pro MHD, dopravu v klidu, příp. rozvoj cyklostezek a pěších stezek.)

Bez připomínek.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Kapitola B.I.6. Dokumentace EIA uvádí na více než 20 stranách poměrně rozsáhlý a podrobný popis jednotlivých variant a dílčích úseků posuzované stavby.

Celkově bylo pro účely stavby č. 0081 zvažováno 5 variant (některé varianty ještě dále s podvariantami).

Pro varianty 1 a 2 jsou nejprve řešeny společné zásady řešení, které zahrnují všeobecné konstrukční zásady, příčné uspořádání vozovek, řešení křižovatek, odvodnění komunikace, úpravy a přeložky souvisejících komunikací či inženýrských sítí, demoliční práce, křížení a kolizní souběhy s kanalizačními sítěmi a vodovodními řady a v neposlední řadě tunelové objekty včetně jejich osvětlení, odvodnění a odvětrání. Následně jsou pro variantu 1 a pro variantu 2 řešeny samostatně jednotlivé stavební objekty s důrazem především na mostní objekty a tunely.

Následně zpracovatel Dokumentace stručně uvádí samostatně varianty 3, 4 a 5 (varianty, které vznikly na základě návrhů občanských sdružení) a dále se věnuje společným zásadám řešení těchto tří variant. U varianty 5 jsou popsány tři možné varianty řešení tunelu Bulovka (varianta 5a, 5b a 5c).

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.I.6 obsahuje dostatečně podrobný popis technického řešení jednotlivých variant, který je ovšem místy poněkud nepřehledný (zvláště u popisu variant 3 až 5).

Kapitola vhodně navazuje na předcházející kapitoly B.I.5.2 a B.I.5.3 Přehled zvažovaných variant a Popis variant.

Pro účely procesu EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) jsou dané popisy postačující. Uvedená připomínka nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

B.I.7. Stručné hodnocení posuzovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

V kapitole B.I.7 Dokumentace EIA je provedeno velmi podrobné hodnocení posuzovaných variant a rozbor hlavních důvodů pro jejich výběr/odmítnutí. Jednalo se především o hodnocení základních předpokladů realizace jednotlivých variant stavby MO č.0081 na základě srovnání jejich nejvýznamnějších územně-plánovacích a technických parametrů, dopravní funkce nebo předpokládatelných vlivů na životní prostředí oblasti. Současně bylo provedeno hodnocení uvažovaných variant z hlediska porovnání intenzit automobilové dopravy na významných dopravních úsecích v území a z hlediska ekonomických nároků na realizaci stavby.

Posuzovány byly následující varianty:

<i>Varianta č. 1</i>	<i>dle oznámení záměru stavby</i>	<i>V1</i>
<i>Varianta č. 2</i>	<i>dle oznámení záměru stavby</i>	<i>V2</i>
<i>Varianta č. 2-O</i>	<i>na základě optimalizačních úprav varianty V2 při dopracování Dokumentace EIA dle připomínek dotčených organizací</i>	<i>V2-O</i>
<i>Varianta č. 3</i>	<i>dle zadání občanského sdružení „Ateliér životního prostředí“</i>	<i>V3</i>
<i>Varianta č. 4</i>	<i>dle zadání občanského sdružení „Ateliér životního prostředí“</i>	<i>V4</i>
<i>Varianta č. 5</i>	<i>dle zadání občanského sdružení „Za naši budoucnost“</i>	<i>V5</i>

Pozn. V Dokumentaci byla rovněž hodnocena varianta „nulová“, tedy varianta 0, kdy nedojde k realizaci MO a souvisejících staveb. Tato varianta se ukázala v rámci celkového hodnocení jako nejméně vhodná (str. 46 až 47 Dokumentace).

Základem předloženého hodnocení v této kapitole byly vedle technických studií a návrhu změny ÚP, odborná expertní posouzení zpracovaná nezávislými odborníky v oblasti dopravy a podzemních staveb (viz seznam na str. 46 Dokumentace EIA), provedená analýza rizika stavby v navrhovaných variantách a odborná vyjádření příslušných orgánů hl.m. Prahy.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že varianty 3, 4 a 5 byly na základě provedené studie proveditelnosti a expertních hodnocení shledány z technických a technicko-dopravních důvodů jako nevhodné pro realizaci. Varianty 3, 4 a 5 v souhrnném náhledu nepřinášejí kromě omezení dopravy v ul. V Holešovičkách požadovaný výrazný pozitivní přínos v jiných aspektech vlivu na životní prostředí.

Hlavními důvody pro odmítnutí variant 3, 4 a 5 jsou například:

- Nesoulad trasování variant s platným ÚP hl. m. Prahy i konceptem nového ÚP.
- Technicky nejkontroverznější částí variant 3, 4 a 5 je tunel Bulovka (LS stavba č. 8313) a jeho napojení na MO. Z hlediska výškového vedení jednotlivých větví tunelu Bulovka a dodržení povolených spádů je návrh téměř nepřekonatelně limitován morfologií území, vzájemnými průplety tunelových větví a existencí železniční trati ČD. Z hlediska velikosti příčných řezů a souvisejících problémů při provádění tunelů lze na základě zkušeností oprávněně tvrdit, že rizika při realizaci tunelů mimořádné velikosti jsou značně vysoká. Koncentrace velkých příčných profilů je u tunelu Bulovka nebyvalá – časté jsou čtyřpruhové ražené i hloubené tunely, resp. při návrhu stoupacích pruhů a direktních ramp do Zenklovy ulice výjimečně pěti- a šestipruhové hloubené tunely v rozpletech – a nemá v dopravních podzemních stavbách v České republice praktickou obdobu.
- Posuzovaná Dokumentace řešení variant 3, 4 a 5 úseku Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka + Libeňská spojka a navazujících mimoúrovňových křižovatek dokumentuje rozsáhlé technické a technologické problémy při požadavku na splnění platných českých norem a směrnice EU. Podélné sklony dlouhých tunelů překračují max. přípustné hodnoty a průpletové úseky jsou za hranicí přípustných bezpečnostních limitů nejen v podmínkách tunelového vedení trasy. V některých případech je dokonce nelze rozvinout vůbec. Posuzovaný návrh tunelu Bulovka není v souladu s požadavky ČSN 737507 „Projektování tunelů pozemních komunikací“ na velikost podélných sklonů nivelety a zvětšování počtu jízdních pruhů ve stoupání.
- Varianty 3 a 4 s propojením MO a radiálního směru v jediné, velmi silně zatížené MÚK odlehčují oblasti ulice V Holešovičkách, přesouvají však velké zatížení na MÚK Košinka a MÚK Vychovatelna, kde vznikají kapacitní problémy jak na navrhovaných komunikacích, tak na stávajících komunikacích.
- Varianta 5 dopravně přenáší významné zátěže, avšak přináší sebou i velké kapacitní problémy ve všech místech napojení na povrchovou komunikační síť (MÚK Vychovatelna, MÚK Trója). Dále neumožňuje některé pohyby v MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK U Kříže.
- Značný rozsah demolic stávajících objektů spojený s realizací staveb v prostoru Košinka – U Kříže.
- Zásadní kolize s významnými inženýrskými sítěmi v prostoru Horovo nám, Bílá skála, Zenklova ul.

- Prostorový střet a nutnost trvalé přeložky úseku železniční tratě ČD v úseku Košínska – Bílá skála.
- Mimořádně rozsáhlý zásah do přírodního prostředí PP Bílá skála u povrchového trasování komunikace MO.
- Vysoké investiční náklady - z technicky komplikovaného řešení vyplývá logicky i mimořádná výše předpokládaných investičních nákladů variant 3, 4 a 5, které jsou oproti základním variantám 1 a 2 zhruba dvou- až trojnásobně vysoké.

V podkapitole B.I.7.2 uvádí zpracovatel Dokumentace hlavní důvody přijetí výběru variant 1 a 2/2-O. Při prověření a posouzení variant MO (st. č. 0081) č. 1, 2 a 2-O současně se související stavbou Libeňské spojky (st. č. 8313) v poloze dle ÚPn, která je podmínkou těchto variant MO byly konstatovány skutečnosti, které v různé míře významnosti preferují tento výběr variant pro další hodnocení:

- hodnocené varianty MO v řešeném úseku představují na základě vývojového propracování a eliminace dříve navrhovaných tras doložené nejvhodnější a realizovatelné řešení v zájmovém území města;
- dokončení NKS v podobě vybraných variant řešení, kterého je stavba MO č. 0081 součástí, je pozitivní cestou k ovlivnění dopravní situace na území hl. m. Prahy. Řeší nevyhovující dopravní stav území včetně tranzitních vazeb na nadřazený dopravní systém Prahy (Pražský okruh, navazující části Městského okruhu, radiální komunikace);
- respektuje schválený plán územního rozvoje Prahy i navrhovaný koncept ÚP HMP;
- je veřejně prospěšnou stavbou (8 DK 8,9) v rámci Prahy;
- přinese zvýšení bezpečnosti silničního provozu a omezení nehodovosti v stávající síti ulic vyplývajícím z omezení intenzity dopravy na těchto ulicích včetně snížení počtu úrazů (zejména chodců) zaviněných dopravními nehodami;
- neúplný dopravní systém NKS v podobě nedokončeného okruhu MO nemá funkční smysl a bez něj nelze plnohodnotně využít ani připravovaný restriktivní systém omezující celkový objem dopravy na území hl.m. Prahy.

V závěru podkapitoly B.I.7.2 shrnuje zpracovatel studie veškeré skutečnosti následujícím způsobem:

Navrhované varianty 1 a 2/2-O přináší pozitivní snížení dopravního zatížení pro ul. V Holešovičkách, ale pro problematiku technického řešení úpravy dopravního zatížení ulice V Holešovičkách je nutné využít jiná dopravní řešení, která umožní převedení dopravy (např. Severní radiála apod.) na stavbě MO v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka stavebně nepřímou závislost.

Návrh variant 3, 4 a 5 je z hlediska přínosného pozitivního vlivu na životní prostředí (např. snížení hlukové zátěže území využitím tunelových úseků) zaměřen zejména na vyřešení problematiky v současnosti neúnosného dopravního zatížení ulice V Holešovičkách. Neřeší však již tutéž problematiku (velké dopravní zatížení) neméně problematického úseku U Kříže – Balabenka. Znamená to, že předložené návrhy variant neřeší potřeby širšího území, ale ani prostoru, do kterého se navržená nová trasa MO a LS umísťují. Jak vyplývá z dříve vypracovaných studií, problematiku Prosecké radiály v ulici V Holešovičkách není možné řešit pouze prostřednictvím Libeňské spojky. Jde o samostatnou problematiku, kterou je nutné dořešit návrhem samostatných opatření (viz dále uvedený přehled zpracované Dokumentace řešení této problematiky).

Ze všech výše uvedených důvodů nejsou varianty 3, 4 a 5 dále od kapitoly B.II. v posuzované Dokumentaci podrobně hodnoceny a vzhledem k tomu, že nebyly předloženy další varianty řešení trasy MO v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka, bylo zpracovatelem Dokumentace navrženo, aby byla konečná varianta stavby č. 0081 vybrána na základě vyhodnocení shromážděných dat a informací z variant 1 a 2/2-O.

Komentář zpracovatele posudku:

Jednotlivé varianty byly předloženy v různém stupni projektové přípravy a také podrobnosti zpracování a tedy nebylo možné relevantně vyhodnotit všechny aspekty a faktory ovlivňující ŽP právě z důvodu rozdílnosti a podrobnosti vstupních dat a informací. Proto zvolili zpracovatelé Dokumentace správně metodu určitého screeningového posouzení všech variant pro následný výběr možných variant pro další detailní zpracování a také vyhodnocení z hlediska vlivů na ŽP.

Pro toto posouzení a výběr z pěti předložených variant byly zpracovány tři expertní posudky:

Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVUT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Tento posudek se zabýval problematikou variant z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními zpracovala Dopravní fakulta ČVUT. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 nezávislých expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Vedoucím tohoto expertního týmu byl Prof. Ing. Pavel Přibyl.

Tyto posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant 3-5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, a proto Dokumentace dále hodnotí pouze varianty V1 a V2. Rozsáhlá riziková analýza zpracovaná Prof. Přibylem (Dopravní fakulta ČVUT) prokázala, že varianty 3-5 představují kriticky rizikové projekty pro samosprávu i investora a navíc jsou i rizikové z hlediska bezpečnosti uživatelů.

B.I.8. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.9. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.10. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.II. Údaje o vstupech

Rozsah hodnocených variant navrhovaného záměru stavby MO č. 0081 byl na základě v Dokumentaci provedeného rozboru v části B.I omezen na varianty č. 1, č. 2 a č. 2–O; přičemž varianta č. 2–O (optimalizovaná varianta č. 2) je odvozena od původní technické varianty č. 2 na základě optimalizačních opatření, která mají převážně charakter dopravně a provozně-organizační, a proto jsou údaje v části B.II. o vstupech těchto variant totožné.

B.II.1. Půda

Zábory půdy

Kapitola B.II.1 se věnuje záborům půdy, chráněným územím a ochranným pásmům.

Vyhodnocení trvalého záboru ZPF je provedeno tabulkovou formou pro obě posuzované varianty. K záboru PUPFL v rámci stavby MO č. 0081 nedochází. Z tabulek je patrné, že budou v převážné míře dotčeny ostatní plochy (cca 99,5 % celkového záboru ploch), částečně pak i ZPF (cca 0,5 % celkového záboru ploch).

Větší trvalý zábor půdy představuje varianta č. 1 (8,410 ha, z toho 0,032 ha ZPF), varianta č. 2 představuje zábor 7,890 ha, z toho 0,041 ha spadá do ZPF.

Co se týče dočasného záboru půdy, je v Dokumentaci pro všechny varianty vyčíslena předpokládaná potřeba ploch zařízení staveniště, a to na 38 500 m². Dočasné zábory ploch budou upřesněny po dokončení POV v rámci DÚR po schválení příslušné varianty MO. Plochy dočasného záboru půdy budou v každém případě po dokončení stavby rekultivovány a uvedeny minimálně do původního stavu.

Chráněná území

Navrhovaná stavba je ve své variantě 1 v částečném územním střetu s územím zvláštní ochrany – PP Bílá skála (kontaktní plochou je hraniční partie území PP podél břehu Vltavy, cca st. km 2,4 – 2,75).

Záměr stavby ani v jedné z posuzovaných variant není v územním střetu s žádným územím systému ochrany Natura 2000.

Ve všech svých variantách záměr zasahuje do VKP ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb., kterými jsou vodní tok a údolní niva Vltavy a Rokytka. Zásah je mimoúrovňovým křížením toků mosty (Rokytka) nebo umístěním komunikace v údolní nivě (Vltava). Stavba je rovněž ve všech svých variantách v územním střetu s některými prvky územního systému ekologické stability lokálního i nadregionálního významu.

Ochranná pásma

Ve všech posuzovaných variantách záměru budou dotčena ochranná pásma PP Bílá skála, NRBK N4/4, železniční trati TÚ 0901 (Praha hl. n. – Turnov a trati TÚ 0791 (Praha-Libeň–Praha-

Holešovice), ochranné pásmo Pražské památkové rezervace, ochranná pásma technické infrastruktury a hranice zátopového území Vltavy.

Komentář zpracovatele posudku:

Rozsah informací v této kapitole je dle zpracovatele posudku úměrný stupni projektových příprav a pro potřeby posuzování EIA dostatečný.

Bez připomínek.

B.II.2. Voda

Při výstavbě MO bude potřeba omezeného množství pitné vody, dále bude nutné zajistit zásobování staveniště s umístěnou betonárkou připojením na vodovod s denní bilancí odběru cca 130 m³. Pro staveniště bez betonárky činí denní bilance cca 30-50 m³.

Zajištění zdroje vody nebyly v současné fázi projektové přípravy určeny.

Při provozu na komunikaci nevzniknou žádné nároky na pitnou vodu. Odběr užitkové i pitné vody bude zanedbatelný s výjimkou zkrápění komunikací při čištění (pomocí autocisteren) a při protipožárních zákrocích v tunelech.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostačující. Podrobnější údaje o spotřebě vody v rámci výstavby budou uvedeny v další fázi projektové dokumentace.

Bez připomínek.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Výstavba

V období výstavby bude záměr vyžadovat surovinové zdroje jako stavební materiál, k výstavbě stavebních konstrukcí vlastní vozovky a jejího příslušenství, kdy největší položku představují betonové konstrukce MÚK mostů a tunelů, dále zemní tělesa komunikace a inženýrské sítě.

V Dokumentaci jsou prostřednictvím přehledného tabulkového přehledu uvedeny celkové výměry stavby a základní stavební materiály pro variantu 1 a 2 (2-O). Množství jednotlivých položek stavebního materiálu budou vyčísleny ve výkazu výměr Dokumentace pro územní rozhodnutí.

Potřeba elektrické energie bude odpovídat nárokům na obdobných stavbách s podobným rozsahem. Předpokládaný příkon pro staveništní provoz je 420 kVA pro hlavní staveniště a do 40 kVA pro staveniště mostů.

Kapitola dále uvádí tabulku s přehledem bilance zemních a demoličních prací při výstavbě; z hlediska celkové bilance zemních prací bude stavba vykazovat přebytek výkopového materiálu v případě všech variant. Zpracovatel Dokumentace uvádí, že přebytek materiálu výkopu bude uložen na skládce odpadů se zabezpečením skupiny S – inertní odpad (S-IO) podle vyhlášky č. 294/2005 Sb. o nakládání s odpady za podmínky, že se neprokáže např. lokální kontaminace.

Provoz

Zpracovatel Dokumentace popisuje předpokládané nároky na údržbu komunikací v zimním období – tedy spotřebu posypového materiálu, dále se věnuje potřebě el. energie spojené s nutností osvětlení dopravní signalizace, veřejného osvětlení komunikace a provozu tunelů.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje informace uvedené v této kapitole s ohledem na fázi projektových příprav za dostatečné.

Bez připomínek.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Zpracovatel Dokumentace popisuje a hodnotí v úvodní části městskou automobilovou dopravu na základě posuzovaných dopravních stavů, dopravních intenzit, dopravní nehodovosti a zranění a dopravních výkonů, spotřeby času a délky sítě.

V následující tabulce, přejaté ze str. 76 Dokumentace, uvádíme pro představu přehled posuzovaných dopravních stavů a mezistavů.

č.	Označení	Název doprav. stavu	Rok / období	Popis stavu	Poznámka
1	SS	Současný stav (výchozí)	2008 (rok 2005)	NKS bez staveb: MO 0065, 9515, 0080, 0079, 0081 a 0094, LS, VR, SOKP 511, 512, 513, 514, 518, 519, 520 a BR.	Dopravní stav v současnosti provozovaných staveb NKS.
2	ZS	Základní stav	výhled po roce 2015	Dokončeno: MO v úseku Malovanka-Pelc-Tyrolka, a dále SOKP 512, 513 a 514 a VR (1. část).	Dopravní stav po dokončení v současnosti zahájených staveb NKS.
3	NS	Nulový stav	výhled po roce 2015	Dokončen SOKP a všechny radiály, NKS bez staveb: MO 0081 a 0094, LS, VR (2. část).	Stav cílového období bez posuzovaných staveb.
4	MS	Mezistav (č. 3)	výhled po roce 2015	Dokončeno: MO 0081, 0094 a LS NKS bez staveb: SOKP 511, 518, 519, 520.	Možný nejnejpříznivější dopravní stav při dokončování NKS.
5	VS	Výhledový stav (bez optimalizace)	výhled po roce 2015	Dokončeny všechny stavby NKS, bez doplňujících technických a dopravně-organizačních opatření.	Stav výhledového období uvedení NKS do provozu a naplnění funkčních ploch dle ÚP.
6	OVS	Optimalizovaný výhledový stav	výhled po roce 2015	Dokončeny všechny stavby NKS včetně technických a dopravně-organizačních opatření.	Cílový stav ovlivněný souborem technických a organizačních opatření.

Dopravně-inženýrské podklady pro řešení MO v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka a stejného území bez stavby MO pro období roku 2008 (resp. 2005), po roce 2015 (dokončení stavby) a vzdálený výhled po roce 2035 byly poskytnuty TSK hl. m. Prahy - ÚDI.

Změny intenzity dopravy na úsecích významných komunikací, ke kterým dochází v zájmovém území navrhované stavby v závislosti na dopravních stavech, demonstruje zpracovatel Dokumentace v podobě četných grafů a tabulek (str. 80 až 82 Dokumentace).

Hodnocení dopravních mezistavů je uvedeno v Souhrnné části Dokumentace EIA - v rámci volné přílohy SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST.

Z posouzení dopravní nehodovosti a dopravních výkonů vyplývá, že dopravní nehodovost a z toho plynoucí počet zranění přímo souvisí s nárůstem nebo poklesem intenzity dopravy v síti.

V další samostatné části kapitoly (podkapitola B.II.4.1.) se autor Dokumentace věnuje dopravním nárokům v průběhu stavby. Během stavby nevyhnutelně dojde k dočasnému lokálnímu omezení dopravy na stávajících komunikacích např. při stavbě a napojování MÚK, při stavbě rozhodujících mostů a napojování hotového úseku nové komunikace.

Mezi nejvýznamnější ulice dotčené stavbou MO ve všech hodnocených variantách patří: Povltavská, Kandertova, Čuprova, Pod Náspem, náměstí Na Balabence, Spojovací, Zenklova, Primátorská, Sokolovská, Bulovka, Na Žertvách, Prosecká, Pod Labuřkou, Klihařská, Nad Kolčavkou, Kovanecká, Horovo nám., U Rokytky, U Českých loděnic, Českomoravská ulice a V Holešovičkách.

Dotčeny budou v průběhu výstavby MO také ostatní dopravní systémy jako např. železniční trať TÚ 0901 (Praha hl.n. – Turnov) – křížení; železniční trať TÚ 0791 (Praha Libeň – Praha Holešovice) – křížení a souběh; městská hromadná doprava – tramvajové (ul. Sokolovská, Českomoravská a Zenklova) a autobusové tratě (Na Žertvách, Sokolovská, Čuprova ul.) – křížení a souběh; lodní doprava na Vltavě.

Samostatnou problematiku tvoří úprava křižujícího systému cest pro pěší a přístupy na pozemky sousedící se stavbou.

Zvláštní pozornost je v posuzované Dokumentaci věnována koordinaci prací, objízdovým trasám a omezení provozu v průběhu výstavby. Z tohoto posouzení vyplynula podmínka pro koordinaci prací na celém souboru staveb je mezi stavbami MO 0081 a stavbou LS 8313. Zde je třeba mít na zřeteli období, kdy bude uzavřena Zenklova ulice pro výstavbu hloubených tunelů. Z těchto důvodů se nesmí rozvinout výstavba na MO v ulici Povltavské ve shodném období, resp. případně již musí být v provozu nová trasa v tunelu na MO. Nesmí dojít ke stavu uzávěry Povltavské ul. bez nového tunelu při uzávěře Zenklovy ulice. V ostatních úsecích mohou postupovat práce v souběhu bez významného ovlivnění dopravy v Praze.

Nároky na vlastní stavební činnost jsou spojené zejména s problematikou dopravní obslužnosti stavby a zařízení staveniště stavby MO č. 0081. To znamená s nároky na přepravu stavebního materiálu a odpadu z přebytku výkopu ze zemních prací. Nutné provizorní komunikace staveništní dopravy budou budovány vesměs v rámci dočasného záboru stavby. K přepravě stavebního materiálu a jako přístupová trasa stavby bude sloužit stávající komunikační systém. Velký vliv na dopravní zátěž bude mít délka období provádění výkopových prací, zejména při realizaci tunelů. Veškerý objem vytěžené zeminy určené k odvozu bude nutné odvézt po komunikacích alespoň k místu nakládky na železnici nebo loď. Zemní práce se odhadují v období cca 2 let.

Trasy odvozu a místo k uložení zeminy budou určeny v projektu zásad organizace výstavby dokumentace DÚR. Pro obsluhu stavby bude proveden dočasný zábor ploch pro skládky stavebního materiálu. Jedná se zejména o plochy v prostoru budoucích MÚK.

Zvýšené dopravní nároky s sebou přinese dopravní obslužnost staveniště mostních opěr a předmostí, která jsou v případě překračování vodních toků většinou z hlediska ochrany přírody cennými lokalitami.

V koncepci objízdnych tras je potřeba koordinovat situaci s výstavbou stavby MO č. 0094 a LS č. 8313.

Podkapitola B.II.4.2. se zabývá provozními nároky po dokončení stavby.

Zpracovatel Dokumentace zcela správně konstatuje, že nároky na dopravu a infrastrukturu nové dopravní liniové stavby jsou považovány z hlediska vstupů za významné. Nová kapacitní komunikace bude součástí NKS dopravního řešení hl. m. Prahy a po dokončení stavby převezme významnou dopravní funkci v centrální části města.

Z důvodu splnění požadovaných limitů (tj. hluk, znečištění ovzduší) pro zajištění maximální hygienické přijatelnosti navrhovaného záměru stavby MO č. 0081 a současně celého souboru staveb MO č. 0081 a 0094 včetně LS č. 8313 byla zpracovatelem Dokumentace navržena optimalizační opatření, která jsou technické a zejména dopravně-organizační povahy. Jedná se např. o čištění povrchu vozovky, zavedení emisních zón, plošnou regulaci automobilové dopravy či řízení rychlosti a skladby vozidel.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.II.4. úzce koresponduje s přílohou H.1 Dokumentace Dopravně-inženýrské podklady. Zároveň se odkazuje i na přílohu SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST a vhodně dokumentuje řešení dopravní problematiky v rámci přípravy záměru i širší dopravní koncepce města.

Kapitola je zpracována s velkým množstvím informací a přehledně. Je možné si udělat celkový obrázek o chodu dopravy v jednotlivých uvažovaných dopravních stavech. Při prostudování této kapitoly je nutné si uvědomit, že možných dopravních stavů při dobudování jednotlivých částí NKS a jejich zprovoznění může být celá řada kombinací v závislosti na projednávání jednotlivých záměrů a také na investičních možnostech hl. m. Prahy. Snahou zpracovatelů bylo pro posouzení vždy vybrat stav, resp. stavy, které jsou z hlediska posuzování vnímány jako nejnepříznivější pro nejbližší i vzdálenější okolí posuzovaných staveb.

Zpracovatel posudku má připomínku pouze k zavádějícímu názvu dopravního stavu „Současný stav“, který je vztahován k roku 2008. By bylo formálně správnější nazývat tento stav např. Výchozí srovnávací stav. Zpracovatel Dokumentace tato označení následně komentuje v jiných částech Dokumentace. Tato připomínka je pouze formálního charakteru bez zásadního vlivu na posuzovaný záměr.

Zpracovatel posudku nemá dalších připomínek.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

V kapitole je věnována úvodní část popisu zdroje znečištění ovzduší; zároveň je konstatováno, že pro účely hodnocení kvality ovzduší byla vypracována samostatná odborná studie pro obě varianty pro

výhledový rok 2015 (příloha H.3 Dokumentace). Dále jsou stručně nastíněny postupy použité při výpočtech v rozptylové studii.

Pro období **provozu** jsou v kapitole uvedeny emisní bilance úseků Městského okruhu (v tabulkovém přehledu B.III.-1) – celkem pro 4 varianty a 1 optimalizovaný stav. Z emisních bilancí je patrné, že emise znečišťujících látek jsou v obou variantách srovnatelné, mírně vyšší zátěž lze díky celkové delší trase zaznamenat u varianty 2. Výjimkou jsou prachové částice frakce PM₁₀ a frakce PM_{2,5}, které jsou ve variantě 2 nižší díky menší sekundární prašnosti z uzavřeného prostoru tunelu. U tzv. optimalizované varianty jsou dokonce očekávány emise nižší o 54 % u oxidů dusíku, o 60 % u částic, o 51 % u benzenu a o 24 % u benzo(a)pyrenu. Zpracovatel Dokumentace uvádí, že varianta 2-O představuje emisně nejvhodnější variantu s minimálním zatížením území z hlediska všech prověřovaných variant.

V období **výstavby** bude dočasným zdrojem znečištění 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. Tyto zdroje budou po časově omezenou dobu poměrně významně působit na své nejbližší okolí. Z hlediska vlivů na ovzduší se jako nejvýznamnější etapa výstavby zpravidla uvažuje období zemních prací.

V rámci rozptylové studie (samostatná příloha Dokumentace příloha H.3) byly vyčísleny emise stavebních strojů pro etapu zemních prací, včetně emisí ze související stavební dopravy – na str. 94 Dokumentace je tabulka charakterizující množství emisí částic PM₁₀, benzenu a oxidů dusíku v průběhu výstavby (zemních prací).

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.III.1. předložené Dokumentace EIA obsahuje všechny nezbytné údaje o výstupech v oblasti ovzduší - přehled zdrojů znečišťování ovzduší souvisejících se záměrem, včetně doložení emisní charakteristiky záměru. Jedná se o základní údaje, ze kterých vychází rozptylová studie.

Kapitola je zpracována přehledně. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

B.III.2. Odpadní vody

Kapitola identifikuje možné vznikající odpadní vody ve fázi výstavby i provozu.

Ve fázi **výstavby** budou dle údajů zpracovatele Dokumentace vznikat vody splaškové, technologické a oplachové a vody srážkové.

Průsaková podzemní voda z hloubení tunelu bude sváděna do čerpací jímky a odváděna mimo stavbu. V současné fázi projektových příprav (není znám konkrétní dodavatel stavby, není vypracován detailní POV, není znám počet zaměstnanců, druh použité stavební mechanizace a technologie, velikost stavebního terénního zásahu) nelze stanovit objemové množství uvedených druhů odpadních vod.

Během **provozu** stavby č. 0081 budou odpadní vody představovat vody srážkové sváděné ze zpevněných ploch realizované stavby. Množství vod je závislé na velikosti odvodňované plochy nové komunikace a tudíž roste s délkou tras hodnocených variant.

Celkové množství dešťových vod odtékajících z vozovky MO v případě obou variant ukazuje následující tabulka:

Varianta	odvodňovaná plocha vozovek [km ²]			odtékající množství vody *	
	celková plocha	z toho zakrytá část **	z toho současná plocha	za celý rok [tis. m ³ /rok]	v zim. obd. [tis. m ³ /rok]

Varianta	odvodňovaná plocha vozovek [km ²]			odtékající množství vody *	
	celková plocha	z toho zakrytá část **	z toho současná plocha	za celý rok [tis. m ³ /rok]	v zim. obd. [tis. m ³ /rok]
varianta č. 1	0,0866	0,0107	0,0544	29,5	7,7
varianty č. 2/2-O	0,0863	0,0121	0,0546	28,9	7,5

(*) ... uvažována průměrná hodnota odtokového součinitele 0,7

(**) ... plocha zakrytu patrového mostu a tunelu (var. 1) nebo tunelu (var. 2 / 2-O)

Technologické odpadní vody budou vznikat v rámci údržby a mytí tunelu a technologických center.

Zpracovatel Dokumentace popisuje klasifikaci odpadních vod pro hodnocenou stavbu a proces kontaminace vod (především v souvislosti s roční spotřebou chloridů v posypových chemických materiálech). V tabulkové formě je zde uvedena bilance rozdělení množství chloridů z vozovky do cílových recipientů a limity znečišťujících látek v odtékajících srážkových vodách z povrchu komunikace.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.III.2. dostačující.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.

B.III.3. Odpady

Na začátku této kapitoly jsou připomenuty základní skutečnosti týkající se problematiky nakládání s odpady. Je řešena problematika odpovědnosti původců odpadu ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů, a ve smyslu prováděcích předpisů k tomuto zákonu.

Dále věnuje kapitola pozornost obecně způsobům odstraňování odpadů, kdy jsou konkrétně uvedeny možnosti třídění a recyklace předpokládaných typů odpadů. Je zde rovněž uveden výčet možných středisek využití či odstraňování odpadů v dosahu záměru – skládky, kompostárny, recyklační střediska apod.

Doprava spojená s odvážením vzniklého odpadu v tomto stupni projektových příprav řešena není; ovšem uvažuje se rovněž s možností lodní přepravy inertního odpadu z oblasti Libeňského přístavu. Technické řešení přepravy odpadů a místa ukládání vytěžených zemin a demoličních materiálů budou určena v rámci DÚR.

Co se týče druhů odpadů, je jejich výčet v této kapitole z logických důvodů rozdělen na období výstavby, období provozu a údržby a nestandardní stavy v podobě havarijních situací.

Při výstavbě lze očekávat především vznik odpadů ze skupiny katalogu odpadů 17 Stavební a demoliční odpady, 20 Komunální odpady, 13 Odpady olejů, 15 Odpadní obaly, 01 Odpady z geologického průzkumu, těžby..., a další druhy odpadů. V tabulce B.III.-8 na str. 100 posuzované Dokumentace je uveden přehled významných druhů odpadů, které budou s největší pravděpodobností vznikat ve fázi výstavby záměru; u příslušných druhů odpadů je rovnou uveden předpokládaný a ve smyslu zákona možný způsob nakládání s těmito odpady (tzv. kód způsobu využití/odstranění odpadu). Zpracovatel Dokumentace předkládá také přehled objemu inertního odpadu ze zemních a demoličních prací ve fázi výstavby záměru; jedná se o předběžný odhad; objemy jednotlivých druhů odpadů budou vyčísleny až v navazujícím stupni projektových příprav (DÚR).

Z hlediska odpadového hospodářství je pro období výstavby významný hlavně inertní odpad v podobě přebytku vytěžené zeminy z tvarování trasy MO a to zejména ve variantě č. 2 (resp. 2-O) jejího návrhu

(materiál z ražby tunelu). Rozdíl objemu přebytečného výkopku mezi variantami 1 a 2 (2-O) činí 141 500 m³. Zatímco objem demoličního odpadu je u hodnocených variant zhruba stejný.

Přehled odpadů vznikajících ve fázi provozu a údržby předmětného úseku MO uvádí tabulka B.III.-10 na str. 102 Dokumentace. S ohledem na délku úseku MO (3,2 km) se nepředpokládá významný objem produkovaných odpadů ve fázi provozu a údržby komunikace a doprovodných objektů.

Samostatně je v rámci této kapitoly řešena problematika havarijních situací a vznikajících odpadů (řazených do kategorie N).

Kapitola B.III.3 je v závěru ještě doplněna krátkým přehledem předpokládané bilance využití skryté ornice (tabulka B.III.-12). Velikost potřebného dodatečného objemu ornice je zhruba shodná pro všechny varianty a činí cca 1 300 m³.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována velmi svědomitě a v dostatečném rozsahu pro potřeby posouzení záměru z hlediska vznikajících odpadů. Další podrobnosti týkající se nakládání s odpady z výstavby a provozu záměru budou upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace. Tato podmínka bude součástí stanoviska.

Již v tomto stupni projektových příprav však lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, které by z hlediska druhů odpadů neměly významně ohrozit životní prostředí.

Zpracovatel posudku pouze upozorňuje na správné používání pojmů v oblasti nakládání s odpady. Dle zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění je vhodnější používat namísto „zneškodňování“ odpadů (str. 98 Dokumentace) termín „odstraňování“ odpadů.

Na str. 103 Dokumentace je uveden špatný odkaz na tabulku B.III.-9; má být uveden odkaz na tabulku B.III.-10.

Výše uvedené informace jsou pouze upřesňujícího rázu a nemají vliv na celkové hodnocení záměru. Dále bez připomínek.

B.III.4. Hluk a vibrace

Hluk

V rámci dopracované Dokumentace EIA byla vypracována odborná hluková studie, která tvoří samostatnou přílohu Dokumentace H.2.; závěry této studie jsou shrnuty v kapitole D.I.3.

Navrhovaná trasa MO stavba č. 0081 je vedena územím, které je již v současné době silně ovlivněno hlukem z dopravy. Jde o území dopravně přetížené s nedokončeným dopravním silničním systémem mezi křižovatkami Na Kříži a Balabenka.

Podkapitola popisuje pro **fázi provozu** jednotlivé varianty, které byly modelovány v Hlukové studii (celkem 6 variant pro výhledový rok 2015), upřesňuje zdroje podkladů, rozsah výpočtového území, způsob určení podílu noční dopravy, nákladní dopravy a dalších faktorů ovlivňujících akustické charakteristiky dopravní sítě. Kapitola zároveň uvádí, jaká jsou v této fázi uvažována protihluková opatření (PHS v rozmezí od 4 m do 8 m) a jaké jsou očekávané útlumy hluku v důsledku instalace PHS.

Podkapitola dále definuje zdroje hluku v **období výstavby** a uvádí negativní vlivy působení hluku (zejména v oblasti portálu tunelu na Pelc-Tyrolce), přičemž zdůrazňuje, že v této fázi nejsou k dispozici podklady nutné pro bližší akustickou emisní charakteristiku období výstavby, např. technologické postupy výstavby jednotlivých objektů jako jsou mosty, opěrné zdi atp. Realizace ražených i hloubených tunelů závisí na výsledcích podrobného inženýrsko-geologického průzkumu,

na jehož základě budou stanoveny způsoby provádění jednotlivých tunelů a tedy i nasazení strojů. Situace šíření hluku do okolního chráněného venkovního prostoru bude závislá na plánu organizace výstavby (POV), který bude zpracován v následujícím stupni projektové dokumentace, a výběru dodavatele stavby, jeho strojního a automobilového parku. V souvislosti se snížením hlukové zátěže v této fázi výstavby se uvažuje s kombinací automobilové a lodní dopravy po Vltavě (zejména pro sypké materiály a prefabrikáty).

Vibrace

V období **výstavby** mohou vibrace vznikat při ražení a hloubení tunelů (varianta 1 – tunel Povltavská; varianta 2 – tunel pod Bílou skálou) a činnostmi těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií. Z tohoto důvodu budou rozsah trhacích prací a limitující nálože stanoveny znalcem v oboru v dalším stupni projektové dokumentace.

Podkapitola vibrace následně formuluje základní opatření, uvádí přípustné hodnoty dynamického namáhání stavebních objektů a inženýrských sítí, komentuje akustické účinky trhacích prací, vymezuje pásmo inventarizace zástavby.

Ve fázi **provozu** se s ohledem na stávající stav dopravy v zájmovém území (s dominujícími zdroji hluku a vibrací v podobě železniční dopravy a tramvajového provozu) nepředpokládá obecně významné zvýšený vliv provozu na nové komunikaci z hlediska vibrací na porušení statiky budov a na negativní přenos těchto vibrací na člověka.

Záření

Během výstavby a provozu posuzovaných komunikací nebude emitováno nebezpečné radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Přeprava radioaktivních látek po předmětné komunikaci podléhá zvláštním předpisům.

Zápach

Stavba MO č. 0081 nebude při výstavbě ani provozu zdrojem význačného zápachu. Jediným zdrojem pachových látek budou výfukové plyny spalovacích motorů stavební techniky a za provozu projíždějících automobilů.

Komentář zpracovatele posudku:

Název kapitoly je zavádějící, protože kromě hluku a vibrací kapitola hodnotí i záření, zápach a obsahuje rovněž „doplňující údaje“, které zahrnují popis významných terénních úprav a zásahy do krajiny.

Kapitola B.III.4 by se měla zabývat údaji o emisích hluku. To znamená, že tato kapitola by měla dát první hrubý přehled o jednotlivých zdrojích hluku a jejich porovnání v emisní rovině. Dokumentace místo toho již přináší hodnocení vlastního vlivu hluku – tedy emisní zatížení území včetně návrhů opatření. Pro popis vlastního výstupu z posuzovaného záměru by bylo vhodné uvést akustické parametry strojů nasazených při výstavbě, příp. hodnoty zdrojových funkcí pro jednotlivé komunikace.

Uvedené připomínky jsou metodického charakteru, nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

Lze předpokládat, že intenzita elektromagnetického (neionizujícího) záření provozovanými elektrickými spotřebiči zařízení staveniště bude nízká a neovlivní zdraví obyvatel.

B.III.5. Doplňující údaje a rizika havárií vzhledem k uvažovanému použití látek a technologií

Kapitola ve stručnosti identifikuje nejzávažnější rizika spojená s předpokládanými užívanými látkami a technologiemi pro fázi výstavby i provozu.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.III.5. dostačující.

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole B.III.5. připomínky.

ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

K výčtu nejzávažnějších environmentálních charakteristik byl zvolen tabulkový přehled.

Ze celkových 14 uvedených charakteristik jsou 4 označeny jako v zájmovém území se nevyskytující či se záměrem nekolidující; konkrétně se jedná o přírodní parky, soustavu Natura 2000, seismicitu a sesuvy a ložiska nerostných surovin a vodní zdroje.

Popis jednotlivých složek životního prostředí je proveden v následujících podkapitolách Dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.1.1. Územní systém ekologické stability

V navrhované trase příslušného úseku městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka se nachází několik prvků ÚSES. Z toho 5 prvků je v reálném a velmi pravděpodobném střetu se záměrem; konkrétně se jedná o lokální biokoridor Rokytka I L4/255, lokální biocentrum Thomayerovy sady L1/155, lokální biocentrum Bílá skála L1/81, nadregionální biokoridor Vltava N4/4 a interakční prvek Povltavská I5/327. Z výše uvedených prvků ÚSES je jediný – NRBK N4/4 Vltava – označen podle tabulky C.1.-3 jako nefunkční.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku snad jen v této kapitole postrádá odkaz na přílohu H.10 Biologický průzkum území dotčeného výstavbou, která se o něco podrobněji věnuje problematice prvků ÚSES.

Pro účely procesu EIA je podrobnost uvedených informací dostačující.

Bez připomínek.

C.1.2. Zvláště chráněná území

Jediným zvláště chráněným územím, které je v přímém střetu s navrhovaným úsekem městského okruhu, je PP Bílá skála.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku zde rovněž postrádá odkaz na přílohu H.10 Biologický průzkum území dotčeného výstavbou, která se o něco podrobněji věnuje problematice ZCHÚ.

Dále bez připomínek.

C.1.3. Území přírodních parků

V nejbližším okolí záměru se nenachází žádné území, které by bylo klasifikováno jako přírodní park. Nejbližším přírodním parkem posuzovanému záměru je Přírodní park Draháň-Trója (cca 400 m západně od MÚK Pelc-Tyrolka).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.1.4. Významné krajinné prvky

V dotčeném území výstavby se nachází celá řada VKP ze zákona, které v převážné většině korespondují s prvky ÚSES. Jedná se konkrétně o části krajiny typu vodní tok, údolní niva, remízy a lesy. Žádné registrované VKP nejsou v místě záměru přítomné.

Komentář zpracovatele posudku:

Komentář k jednotlivým v místě záměru přítomným VKP by měl být poněkud obsáhlejší; v tomto případě se jedná pouze o prostý výčet VKP, a to ještě zcela nekonkrétní bez jakéhokoliv upřesnění (např. v případě lesů s mimoprodukční funkcí).

Zpracovatel posudku zde rovněž postrádá odkaz na přílohu H.10 Biologický průzkum území dotčeného výstavbou. Příloha H.10 se rovněž věnuje problematice VKP a na rozdíl od této kapitoly Dokumentace je klasifikuje a uvádí na příkladu jednotlivých prvků ÚSES.

Dále bez připomínek.

C.1.5. Území registrované dle Natura 2000

V posuzovaném území se nenachází žádná EVL či PO.

V příloze H.7 (část D) je uvedeno stanovisko orgánu ochrany přírody (Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí) ze dne 4. 8. 2010 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k možnému vlivu záměru na EVL či PO. Jakýkoliv vliv na tyto oblasti je orgánem ochrany přírody vyloučen.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.1.6. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V zájmovém území, v přímém prostorovém kontaktu se záměrem, nepožívá žádný objekt památkové ochrany.

Území dotčené záměrem a bezprostřední okolí záměru lze označit za území četných archeologických nálezů (např. lokality Balabenka a okolí a Košinka). Výskyt archeologických nálezů v bezprostřední blízkosti toku řeky Vltavy je však málo pravděpodobný.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku pouze upozorňuje, že celé zájmové území posuzované stavby se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace hl. m. Prahy, jak ostatně uvádí zpracovatel Dokumentace na str. 159 v kapitole C.2.8. Dokumentace.

Bez připomínek.

C.1.7. Území hustě zalidněná

Navrhovaný záměr se nevyhnutelně nachází v hustě zalidněném území Městských částí Praha 8 a Praha 9. Výkresové přílohy č. 5 a 6 podávají přehledné informace o současném i výhledovém stavu bydlení a o situaci nebytových funkcí v širším zájmovém území.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.1.8. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže

Hodnocení kvality ovzduší

Území MČ Prahy 8 a 9 jsou územím se zhoršenou kvalitou ovzduší a souhrn překročení imisních limitů z hlediska vymezení území odpovídá 100 % jejich celkové plochy. Jedná se o hodnotu, která v současnosti řadí tyto MČ k nejzatíženějším územím Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Hodnocení hlukové situace

Současná hluková situace v posuzovaném území je zvláště na některých místech velmi nepříznivá. Překročení nočního limitu se započtením korekce na starou zátěž o 5 a více decibelů je již obecně považováno za zdravotní riziko, přičemž z tabulek v této podkapitole je zřejmé, že taková místa nejsou v dané lokalitě ojedinělá.

Výrazným zdrojem hluku v posuzovaném území kromě automobilové dopravy je kolejová doprava a to tramvajová v rámci MHD na ulicích Zenklova, Sokolovská, Na Žertvách a Českomoravská a železniční doprava na trati Praha Holešovice – Praha Libeň/ hl. nádraží a Praha Vysočany - Praha Libeň/ hl. nádraží (Turnov).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Staré ekologické zátěže

V území dotčeném plánovanou stavbou se nachází celá řada evidovaných starých ekologických zátěží, které bude v rámci realizace záměru třeba sanovat. V mapové příloze č. 7 je doloženo rovněž vymezení míst evidovaných starých ekologických zátěží. Přehled těchto míst bude nezbytné před zahájením stavebních prací aktualizovat a veškeré nalezené staré ekologické zátěže řádným způsobem sanovat.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

C.2.1. O vzduší a klimatické poměry

C.2.1.1. Klimatické faktory a rozptylové podmínky

Dokumentace EIA vymezuje příslušnou klimatickou oblast dle Quitta – území spadá svým charakterem do oblasti T2. Dále je podrobněji popsána situace z hlediska proudění vzduchu, která je důležitá především kvůli místním rozptylovým podmínkám. Za tímto účelem je v textové části k dispozici tabulková část, která představuje větrnou růžici zájmového území.

Pozornost je zcela správně rovněž věnována problematice teplotních inverzí a lokální termické cirkulace.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

C.2.1.2. Kvalita ovzduší

V první části je pozornost věnována imisním limitům jednotlivých znečišťujících látek dle NV č. 597/2006 Sb. Dále je popsán současný stav kvality ovzduší v zájmovém území, a to na základě dostupných údajů z měřicích stanic v nejbližším okolí a rovněž na základě modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy.

Souhrnně tak lze konstatovat, že v řešeném území představují nejvíce problematické polutanty oxid dusičitý a zejména suspendované částice PM₁₀, u nichž může docházet k překračování imisních limitů v blízkosti nejvíce dopravně zatížených komunikací (např. Argentinská, Vrbenského, Železničářů). V případě 24hodinových koncentrací PM₁₀ pak jako u jediné imisní veličiny nabývá překračování limitu plošného charakteru a zasahuje celé území s výjimkou centrální části a severovýchodního a severozápadního okraje vymezené oblasti.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.2.1.2. předložené Dokumentace EIA obsahuje všechny nezbytné údaje o stavu ovzduší v roce 2008, což Dokumentace hodnotí jako výchozí stav a tedy i srovnávací stav. Zpracovatel Dokumentace uvádí nejen údaje z měřicích stanic, ale i výsledky modelových výpočtů ATEM, kdy byla hodnocena kvalita ovzduší ve více než 8 000 referenčních bodech.

Kapitola je zpracována přehledně. Zpracovatel posudku nemá připomínky.

C.2.2. Voda

Podzemní voda

V zájmové oblasti se nenachází žádná pramenná oblast ani registrovaný podzemní zdroj vody, který by byl využíván pro hromadné zásobování pitnou vodou. Celé území je napojeno na veřejnou vodovodní síť.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Povrchová voda – vodní toky

V zájmové oblasti se nachází vodní tok Vltavy a Rokytky. Formou tabulek zpracovatel Dokumentace uvádí základní hydrologické charakteristiky vodních toků a hodnoty koncentrace látek ve Vltavě a Rokytce z hlediska kvality a jakosti povrchové vody.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Povrchová voda – vodní nádrže

V zájmovém území se nenachází žádné přírodní nebo umělé vodní nádrže.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

C.2.3. Půda

Zájmové území není z hlediska využití půdního fondu příliš významné – jedná se především o území v intravilánu města; případné lesní porosty se nevyskytují na PUPFL. Z hlediska ZPF a třídy ochrany, spadají zábory půd v případě varianty 1 i 2 převážně do kategorie V. třídy ochrany.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

C.2.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Textová část je v tomto případě vhodně doplněna kvalitními geologickými a hydrogeologickými mapami, ve kterých je znázorněno vedení trasy úseku MO. Rovněž jsou k dispozici geologické řezy v podobě příčných profilů.

Kapitola se klasicky věnuje popisu a charakteristice předkvartérního podkladu, kvartérního pokryvu, problematice poddolovaných a sesuvných území a dále pak hydrogeologickým podmínkám v území.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována podrobně a v dostatečném rozsahu. Na str. 146 Dokumentace a dále na str. 150 Dokumentace zpracovatel Dokumentace uvádí téměř stejný text s tím rozdílem, že na str. 146 se dočteme, že nejbližší poddolované území se nachází cca 1 km východně od zájmového území a na str. 150 je lokalizace tohoto území vymezena vzdáleností cca 700 m východně. Jedná se o připomínku formálního charakteru bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

Dále bez komentáře.

C.2.5. Fauna a flóra

Zpracovatel Dokumentace se v této části odkazuje především na přílohu č. H.10. Biologický průzkum území dotčeného stavbou a uvádí, že pro potřeby zpracování průzkumu bylo využito literárních, mapových a internetových podkladů. Uvádí se zde, že průzkum byl doplněn vlastním terénním šetřením, přičemž v příloze H.10. není např. u kapitoly I.2.2. Fauna ani jedna úvodní věta, která by

popisovala, kdy a jakým způsobem proběhla terénní šetření a průzkumy (více připomínek k samotné příloze č. H.10. viz kapitola II. Dokumentace – část H – přílohy).

Z hlediska nejen formálního dále zpracovatel posudku upozorňuje na nutnost rozlišování slovního spojení „biologický průzkum“ a „biologické hodnocení“. Biologické hodnocení by mělo být vypracováno především na základě podrobných a aktuálních terénních průzkumů, které zachytí alespoň jarní a letní aspekt dotčeného území. Tyto průzkumy mohou být dále doplněny údaji z literárních podkladů a jiných mapování.

Fauna

Pro účely Dokumentace není v této kapitole uveden soupis veškerých živočišných druhů, autor Dokumentace upozorňuje, že se jedná pouze o výčet druhů, které požívají některého stupně ochrany dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Autor Dokumentace postupně vymezuje chráněné druhy podle jednotlivých skupin: motýli, obojživelníci, plazi, ptáci a savci.

Komentář zpracovatele posudku:

Co se týče výčtu chráněných druhů motýlů (tabulka C.2.-11.), upozorňuje zpracovatel posudku na nesprávně uvedený latinský název ohroženého druhu otakárka fenyklového, dále pak na skutečnost, že druh pouzdrovníčka označený zpracovatelem Dokumentace jako ohrožený druh, nepožívá dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. statutu ohrožený druh. Tento druh byl pouze v rámci mapování motýlí fauny v ZCHÚ na území hl. m. Prahy označen jako indikátor 1. stupně a byl proto navržen k ochraně na stupni ohrožený.

Z dalších zástupců bezobratlých byly zmíněny četné druhy mravenců rodu Formica, s tím, že autor Dokumentace dále konstatuje, že samotným průzkumem ani z literárních pramenů nebyly zjištěny žádné další druhy bezobratlých živočichů, které by byly chráněny podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Toto tvrzení je ovšem v rozporu s údaji uvedenými na str. 20 přílohy č. H.10. Dokumentace, neboť zde se ve výčtu zástupců bezobratlých dále uvádí dva zástupci rodu Bombus a jeden zástupce rodu Brachinus, kteří jsou v kategorii ohrožený.

Dále bez připomínek.

Flóra

Na lokalitě PP Bílá skála bylo v rámci terénních průzkumů nalezeno 203 druhů rostlin; byl zde nalezen jeden endemický druh jeřáb dubolistý a dva druhy ohrožených rostlin – bělozářka liliovitá a zlatovlásek obecný/hvězdnice zlatovlásek.

Komentář zpracovatele posudku:

Autor Dokumentace v úvodu ke kapitolce flóra uvádí, že stav flóry v území byl vyhodnocen na základě vlastního fytocenologického průzkumu, přičemž zde není ani zmínka o období, kdy byl průzkum prováděn, popř. použitých metodách. Ani v příloze H.10. nejsou tyto poměrně podstatné informace k dispozici.

Dále bez připomínek.

C.2.6. Ekosystémy a krajina

V této kapitole autor Dokumentace popisuje geomorfologii území, hodnotí krajinu dle základní typologie a dle vegetační mapy hl. m. Prahy (součástí je příloha č. 12 – situace popisující systém

zeleně v širším okolí záměru). Na závěr je zde popsán (včetně grafické přílohy č. 13 – fotografie historického vývoje PP Bílá skála) dosavadní vývoj území.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola C.II.6. se zabývá základní charakteristikou krajiny.

Zpracovatel posudku nemá k předloženým informacím připomínky. Kapitola je pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí zpracována dostatečně.

C.2.7. Obyvatelstvo

Zpracovatel Dokumentace uvádí, že předmětný úsek městského okruhu a jeho blízké okolí lze charakterizovat jako sídelní útvar se zhruba 30 tisíci obyvateli (k. ú. Praha 8 – Libeň a Praha 9 – Libeň). Zpracovatel Dokumentace uvádí ve výčtu rovněž nejvýznamnější lokality, do kterých je soustředěna obytná a smíšená zástavba městského typu, přehled nejvýznamnějších ulic dotčených stavbou MO v obou variantách, demografické údaje k 31. 12. 2006 a složení obyvatel podle věku rovněž k 31. 12. 2006.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

C.2.8. Kulturní památky a hmotný majetek

Území dotčené stavbou lze charakterizovat jako vysoce kulturní území, které bylo kontinuálně osidlováno od mladší doby kamenné až po současnost.

V textu jsou dále v tabulkové formě uvedeny historické a architektonické významné budovy (kulturní památky) spadající do katastrálního území Libně.

V souvislosti s realizací předmětného úseku MO by nemělo dojít k zásahu do jakéhokoliv památkově chráněného objektu.

Celé zájmové území posuzované stavby se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace Prahy.

Území dotčené záměrem a bezprostřední okolí záměru lze označit za území četných archeologických nálezů (např. lokality Balabenka a okolí a Košinka). Výskyt archeologických nálezů v bezprostřední blízkosti toku řeky Vltavy je však málo pravděpodobný. Přesto bude nezbytné před zahájením stavebních prací umožnit oprávněné osobě či organizaci vykonat archeologický průzkum.

Součástí kapitoly je rovněž velmi dobře zpracovaná grafická příloha (č. 14) – Památková ochrana.

V souvislosti s realizací předmětného úseku MO dojde v každém případě k zásahům do hmotného majetku, ať se jedná o inženýrské sítě, místní komunikace či domy. V navazujících stupních projektových příprav bude nutné provést podrobnou pasportizaci potenciálně dotčeného nehmotného majetku.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

C.3. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Ovzduší

Skutečnosti uvedené v této části kapitoly zcela korespondují s informacemi v předchozích dílčích podkapitolách kapitoly C.

Podkapitola se obecně věnuje problematice znečištění ovzduší, popisuje výsledky imisního monitoringu na území hl. m. Prahy, věnuje se rozboru trendů ročních imisních charakteristik vybraných polutantů a na závěr shrnuje výsledky modelování kvality ovzduší v místech plánovaného úseku MO.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky. Pro účely procesu EIA jsou poskytnuté informace postačující.

Obecné připomínky zpracovatele posudku k problematice znečištění ovzduší jsou součástí kapitoly II. předkládaného posudku – Část H Přílohy.

Hluk

Podkapitola podrobně rozvádí problematiku nadměrné hlukové zátěže prakticky na území celého hl. m. Prahy. Zpracovatel Dokumentace se zde opírá o výsledky Strategického hlukového mapování z roku 2007, které potvrdilo, že nejvýznamnějším zdrojem hluku v Praze je silniční doprava.

Současná akustická situace v zájmové lokalitě je nevyhovující. Jak stavby MO, tak i na něj navazující stavby Libeňské spojky a Vysočanské radiály jsou vedeny v území s poměrně hustou zástavbou včetně rozsáhlé bytové zástavby. Velmi výrazným zdrojem hluku v území kromě automobilové dopravy je kolejová doprava – tramvaje a dvě železniční tratě. Stavba MO bude novým zdrojem hluku, který dle zákona musí splňovat hygienické limity. Dále je podrobně popsána situace na jednotlivých nejvíce zatížených komunikacích zájmového území včetně uvedení ekvivalentních hladin akustického tlaku v době denní a noční.

Zpracovatel Dokumentace závěrem uvádí, že v souvislosti výstavbou MO je možné očekávat určité snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy, i nadále se však bude jednat o území s výraznou hlukovou zátěží. Za účelem snížení vlivu hluku z dopravy na MO jsou navrhována příslušná protihluková opatření. Ta jsou součástí kapitoly D.IV. Dokumentace či jsou uvedena v Hlukové studii, příloze H.2. posuzované Dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky. Pro účely procesu EIA jsou poskytnuté informace postačující.

Obecné připomínky zpracovatele posudku k hlukové problematice jsou součástí kapitoly II. předkládaného posudku – Část H Přílohy.

Životní prostředí pro obyvatele

Podkapitola stručně shrnuje poznatky formulované v závěrech odborné studie – samostatné přílohy H.4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy.

Celkově lze konstatovat, že zdravotní riziko je převážně dáno již výchozím stavem hlukové a imisní zátěže z dopravy, realizací záměru se významně změní jen lokálně v bezprostřední blízkosti nových

komunikací. Výsledný kladný efekt je závislý na vzájemném poměru příznivého účinku dosaženého snížením intenzity a zvýšení plynulosti dopravy na širším území zejména vnitřní části Prahy a negativního účinku vyšší intenzity dopravy vnesené do území plánovaných tras staveb MO a LS a jejich křížení s navazujícími komunikacemi. Příznivý efekt se bude dotýkat podstatně většího počtu obyvatel, nežli efekt negativní.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného užívání

Zpracovatel Dokumentace uvádí, že předmětný úsek městského okruhu a jeho blízké okolí lze charakterizovat jako sídelní útvar se zhruba 30 tisíci obyvateli (k. ú. Praha 8 – Libeň a Praha 9 – Libeň). Zpracovatel dále hodnotí zastoupení jednotlivých funkčních ploch v území.

Textové komentáře jsou vhodně doplněny mapovou přílohou č. 15 (územní plán hl. m. Prahy, stav k 2010 a koncept územního plánu hl. m. Prahy).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Relativní zastoupení, kvalita a schopnost regenerace přírodních zdrojů

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Schopnost životního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na uvedené environmentální charakteristiky

Zpracovatel Dokumentace uvádí, že problematika umístění navrhované stavby byla prověřována v rámci současně platného územního plánu hl. m. Prahy včetně zohlednění konceptu ÚP hl. m. Prahy. S ohledem na výhledové zatížení území však zpracovatel Dokumentace doporučuje zvážit plánovanou obytnou výstavbu v území, jinak řečeno doporučuje zvážit zpracování nového územního plánu Městských částí Prahy 8 a 9.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

ČÁST D - KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikostí a významnosti

Dokumentace konstatuje, že cílem této kapitoly je popis základních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

Kapitola představuje následující tabulku klasifikace vlivů stavby na životní prostředí.

<i>Hlavní hlediska</i>			
Fáze realizace	1. příprava	Pravděpodobnost výskytu	1. vyloučené
	2. výstavba		2. málo pravděpodobné
	3. provoz		3. středně pravděpodobné
	4. likvidace		4. velmi pravděpodobné
Způsob interakce	1. vlivy přímé		5. jisté
	2. vlivy nepřímé	Velikost vlivu	1. přímá kvantifikace
Vratnost děje	1. vratné		2. semikvantitativní stupnice
	2. částečně vratné	Doba trvání	1. chvilkové
	3. nevratné		2. krátkodobé
Součinnost s jinými vlivy	1. inhibiční		3. střednědobé
	2. indiferentní		4. dlouhodobé
	3. kumulativní		5. trvalé

Jednotlivé typy vlivů jsou diskutovány průběžně u jednotlivých složek životního prostředí a vyhodnoceny na základě stupnice hodnocení staveb a činností v kapitole E.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Dokumentace představuje hlavní hlediska klasifikace vlivů stavby na životní prostředí. Vyhodnocení na základě této klasifikace je provedeno v kapitole E Dokumentace.

Komentář zpracovatele posudku ke klasifikaci vlivů na životní prostředí je provedeno v rámci hodnocení kapitoly E.

V kap. D.I je dále popsán vztah stavby MO č. 0081 se stavbou č. 8313 LS v rámci procesu EIA.

Stavba MO č. 0081 je v hlavních vlivech posuzována kumulativně společně s vlivy stavby č. 8318 LS. Pro tuto stavbu je sice zpracována samostatná Dokumentace EIA (ENVISYSTEM s.r.o., 10/2010), ale existují důvody pro společné vyhodnocení některých jevů:

- trasová a funkční provázanost obou staveb v území;
- předpoklad termínově současného uvedení obou staveb do provozu a z toho plynoucí určitá časová součinnost období realizace obou staveb;
- stanovení územního rozsahu vlivu hluku z dopravy plynoucí ze zdroje obou sousedících staveb;
- stanovení územního rozsahu vlivu znečištění ovzduší z dopravy plynoucí ze zdroje obou sousedících staveb;
- vyplývající prolínání vlivů obou staveb na zdravotní stav zde žijících obyvatel.

Z tohoto důvodu bylo provedeno například jednotné modelování hlukové zátěže – hluková studie (příloha H.2) a hodnocení kvality ovzduší (příloha H.3) a z toho vyplývající hodnocení zdravotních

rizik hluku a imisí z dopravy (příloha H.4) pro společné zájmové území obou staveb. V uvedeném modelovém hodnocení bylo současně uvažováno i s vlivy vyplývajícími z provozu na komunikacích navazujících staveb MO č. 0094 (samostatná Dokumentace EIA - ENVISYSTEM s.r.o., 10/2010) a MO č. 0079 (v současnosti realizovaná stavba).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Vlivy na obyvatelstvo – zdravotní rizika

Hodnocený záměr představuje vedení kapacitní dopravní komunikace stávajícím intravilánem města s obytnou zástavbou. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo jsou proto dominantní záležitostmi nepříznivé vlivy hluku a imisí škodlivin z dopravy na obyvatele nebo uživatele dotčeného území.

Dočasný vliv stavební činnosti a staveništní dopravy v etapě zemních prací na imisní situaci u obytné zástavby v nejbližším okolí hodnotí rozptylová studie (Příloha H.3 Modelové hodnocení kvality ovzduší).

Přechodná hluková zátěž z výstavby, probíhající v denní době, sice může být spolu dalšími průvodními jevy takto rozsáhlé stavby příčinou významně zvýšeného obtěžování obyvatel, avšak nepředstavuje zdravotní riziko, které by bylo možné podle současných poznatků kvantitativně hodnotit.

V rámci hodnocení vlivů na zdraví je v samostatné příloze Dokumentace (Příloha H.4 – Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy) pro jednotlivé varianty hodnoceno riziko hluku pro obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění. U imisí škodlivin z dopravy je hodnoceno riziko akutních účinků oxidu dusičitého, komplexní vliv směsi škodlivin na úmrtnost a nemocnost na základě průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} podle standardní metodiky WHO a Evropské komise a karcinogenní riziko pro celkové imisní zatížení benzenem a pro příspěvek benzo(a)pyrenu.

Hodnocení je zaměřeno především na obyvatele obytné zástavby, situované v dotčeném území v okolí plánované stavby, daném rozsahem území pokrytého výpočtem hlukové a rozptylové studie.

Z výsledků provedeného hodnocení vyplývá, že obyvatelé zájmového území záměru jsou stejně jako v jiných frekventovaných lokalitách pražské aglomerace vystaveni vysoké úrovni hlukové a imisní zátěže z dopravy, která představuje významné zdravotní riziko.

Zprovoznění plánované dopravní stavby bez dalších opatření povede k významným změnám v distribuci dopravy a tím i hlukové a imisní expozice zájmového území. Zatímco u hlukové zátěže dojde v celkovém souhrnu k mírnému zlepšení a poklesu rizika hluku, u příspěvku ke znečištění ovzduší se situace nevyhnutelně naopak mírně zhorší.

Ve srovnání s nulovou variantou se podle akustické studie mírně snižuje procento obyvatel exponovaných zdravotně významným vysokým hladinám hluku > 65/55 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době a tím i zdravotní rizika hlukové expozice.

Závažným důsledkem zprovoznění plánovaných dopravních staveb bez dalších opatření ke snížení emisí z dopravy by však bylo zvýšení počtu obyvatel exponovaných vysokým koncentracím pevných částic PM₁₀ v ovzduší, převyšujících imisní limit 40 µg/m³, což představuje imisní zátěž spojenou s neúnosně vysokým zdravotním rizikem.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá připomínky k formě zpracování této části kapitoly. Určité konkrétní připomínky týkající se odborných studií v samostatných přílohách H.2, H.3 a H.4 jsou přímo v komentářích zpracovatele posudku v kapitole II. Posouzení Dokumentace – část H – Přílohy.

Bez komentáře.

Vliv na sportovní a kulturní vybavenost území

Záměr navrhované stavby (v obou variantách) nemá přímý prostorový kontakt se stávajícími ani navrhovanými objekty určenými pro sport a rekreaci obyvatel. Stejná situace je i v případě kulturních institucí. (např. divadlo Pod Palmovkou, Libeňský zámek).

Návrh trasy MO rovněž respektuje nově vznikající systém cyklostezek podél Vltavy a Rokytky.

V případě variant 2 / 2-O je nutné počítat s umístěním požární šachty z tunelu pod Bílou skálou (st. km 1,765) na okraji této zahrádkářské osady včetně trvalého přístupu k tomuto objektu spojeného pravděpodobně s trvalým zábořem plochy pro příjezdovou komunikaci. V případě varianty 1 nedojde k plošnému omezení zahrádkářské osady na jižním svahu vrchu Bílá skála.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Dělicí efekt

Komunikace MO s 2+2 dopravními pruhy (event. včetně 1+1 průpletové pruhy) vytvoří v území v každém případě dělicí bariéru pro obyvatele. Proto je nutné zajistit komunikační křížení MO a jeho napojovacích ramp s místním uličním systémem. Tabulka v této části kapitoly D.I.1. uvádí seznam veškerých lávek a podchodů pro pěší/cyklisty na předmětném úseku MO.

V současném stavu se na stávající komunikační síti nacházejí samozřejmě určité bariéry pro obyvatele; ty jsou návrhem variant 1 i 2/2-O ve výhledu odstraněny.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Narušení faktoru pohody

Stavba a provoz MO mohou vyvolat u místních trvale ale i přechodně (dojíždějící zaměstnanci, studenti, návštěvníci apod.) žijících obyvatel narušení psychické pohody nejen hlukem ale také optickou změnou v území vyvolanou novými objekty mostů, MÚK, terénních zářezů apod., které mohou být subjektivně vnímány rušivě.

V případě obou posuzovaných variant s sebou výstavba MO přinese do území okamžitý negativní vzruch v podobě stavební činnosti na prostorově náročné inženýrské stavbě spolu s doprovodným nepříjemným dopravním omezením v území. Jednoznačné narušení faktoru pohody ale bude limitováno termínem dokončení stavby (předpokládané období stavby cca 4 roky). Následující období

by v případě naplnění úkolu, který je od stavby MO očekáván, mělo pro místní obyvatele přinést návrat psychické pohody ve vztahu k posuzované stavbě.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Sociální a ekonomické vlivy

U navrhované stavby MO (v obou variantách), která je místní komunikací (délky úseku cca 3,2 km) se nepředpokládá ovlivnění sociálních a ekonomických podmínek obyvatel sídlících v dané oblasti Prahy.

Z hlediska uživatelů MO dojde převedením dopravy ze stávajících komunikací především ke zrychlení a zvýšení bezpečnosti dopravy, a tím ke značnému pozitivnímu vlivu na kvalitu dopravy především v podobě odstranění dopravně-kritických míst, snížení nehodovosti a snížení rizika zranění (zpracovatel Dokumentace dokladuje toto tvrzení tabulkovými přehledy počtu nehod a počtu zranění v zájmovém území).

Co se týče vlivů ekonomických, těm je věnována pozornost v Souhrnné části Dokumentace EIA. Ta obsahuje ekonomickou analýzu ekonomické efektivity výstavby souboru staveb, jehož je stavba MO č. 00811 součástí. Na základě výsledků provedeného posouzení ekonomické efektivity posuzovaného souboru staveb MO a LS bylo zjištěno, že soubor staveb je efektivní a generuje dostatečné množství socio-ekonomických přínosů.

Komentář zpracovatele posudku:

Na str. 178 Dokumentace u hodnocení ekonomických úspor se zpracovatel Dokumentace zřejmě omylem uvádí větu „..., jehož je stavba Libeňské spojky součástí...“. Zpracovatel Dokumentace měl na mysli zřejmě posuzovanou stavbu v rámci předkládané Dokumentace, tedy stavbu MO č. 0081.

Jedná se o připomínku ryze formálního charakteru, která nemá vliv na celkové hodnocení Dokumentace ani záměru samotného.

Dále bez komentáře.

Celospolečenské vlivy

Zpracovatel posudku zde rozvíjí myšlenku, že očekávané přínosy řešení záměru stavby 0081 ovlivňující ekonomii automobilového provozu, spočívají ve schopnosti kapacitní a bezpečné komunikace NKS na sebe navázat dopravní zatížení a změnami v redistribuci zatížení na celé ovlivněné části komunikační sítě docílit úspor, které vyplývají zejména z kvality dopravy, úspory nákladů času na dopravu cestujících a zboží, úspory provozních nákladů uživatelů, snížení nehodovosti a nákladů z ní plynoucích, zvýšení účinku regulace dopravy (varianta 2-O) – s dopadem pro pěší a cyklisty, přínosu pro MHD nebo v neposlední řadě z prostoru pro dopravu v klidu.

Výše jmenované aspekty, ze kterých vyplývá celkové zlepšení situace po zprovoznění záměru, jsou v rámci této podkapitoly podrobněji rozebírány a na konkrétních příkladech jsou demonstrovány jednotlivé možné přínosy nové stavby.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

Ostatní vlivy

V této závěrečné části kapitoly D.I.1. rozebírá autor Dokumentace další možné vlivy na obyvatelstvo spojené s výstavbou a následným uvedením do provozu předmětného úseku MO č. 0081.

Zpracovatel Dokumentace zmiňuje možný pozitivní vliv na Severojižní magistrálu (v souvislosti s požadavkem humanizace SJ magistrály); s tím, že by mohla být opětovně začleněna do ulic města bez dosavadního dopravního významu.

Další vliv, který je zde zmiňován se týká možnosti využití tunelových dopravních staveb jako kolektorů pro vedení inženýrských sítí (zdůrazněn je především ekonomický aspekt – významně nižší náklady na výstavbu inženýrských sítí a snadnější a levnější údržba a kontrola sítí).

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace přináší nejspíš úplný výčet pozitiv, která může realizace posuzovaných staveb přinést. Třebaže mnohé nejsou přímo dány zprovozněním staveb a vyžadají si další přípravy a jejich uvedení ve výčtu se může zdát pouze teoretické, Dokumentace přikládá argumenty, které jsou logické a zpracovatel posudku nemá důvod je rozporovat.

Bez připomínek.

D.I.2. Vliv na ovzduší a klima

Zpracovatel Dokumentace v úvodu kapitoly na základě provedené odborné studie Modelové hodnocení kvality ovzduší uvádí (příloha H.3. Dokumentace), že zprovoznění hodnoceného úseku stavby MO č. 0081 bude mít v každém případě za následek významné dopravní změny v celém zájmovém území, které se projeví na celkové imisní situaci. S ohledem na stanovené imisní limity dle zákona o ovzduší a charakter posuzovaného záměru byly v rámci této studie sledovány průměrné roční koncentrace a případně krátkodobé koncentrace oxidu dusičitého, benzenu, suspendovaných částic frakce PM₁₀ a frakce PM_{2,5} a benzo[a]pyrenu. Výpočty očekávané imisní zátěže ve výhledovém roce 2015 byly provedeny modelem ATEM, který je v nařízení vlády č. 350/2002 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší. Veškeré podrobnosti jsou uvedeny v příloze H.3 – Modelové hodnocení kvality ovzduší.

Období **výstavby** bude pro obyvatele v bezprostřední blízkosti nových komunikací představovat krátkodobé zhoršení stavu ovzduší, jedná se však o zhoršení dočasné, které lze dostupnými technickými a organizačními opatřeními omezit na přípustnou míru (nárůst prašnosti v průběhu výstavby je nutno omezovat kropením, oplachem aut před výjezdem na komunikace, pravidelnou očišťováním povrchu příjezdových a odjezdových tras staveništní dopravy apod.).

Celkově tak lze označit vliv stavebních prací za relativně významný (zohledníme-li navíc fakt, že stavba je umístěna uprostřed města), i když pouze přechodný, relativně krátkodobý a značně závislý na klimatických podmínkách, a to zejména z pohledu nejvyšších denních koncentrací PM₁₀. Bude záležet především na technologické kázní a systému kontroly, zda se podaří výrazně snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí.

Pro období provozu byly pro účely modelového hodnocení kvality ovzduší brány v úvahu čtyři možné varianty (vždy varianta 1 a 2 stavby č. 0081 společně s jednou variantou stavby č. 8313 LS v kombinaci s příslušnou variantou V2 a T1 stavby č. 0094).

Výsledkem posouzení je doporučený návrh řešení v podobě kombinace staveb MO a LS reprezentovaný variantou 4, tedy variantou vedení komunikace v tunelu pod Bílou skálou stavby MO

č. 0081 ve variantě V2 a tunelu stavby Libeňská spojka s odvětráním výdechem (nám. Na Stráži) s pouze malou částí emisí odvětranou severními portály tunelu.

Modelové výpočty, provedené pro výhledový stav po dobudování MO a LS, ale rovněž ukázaly, že bez realizace dalších opatření by po zprovoznění Městského okruhu a Libeňské spojky existovalo riziko překročení imisních limitů suspendovaných částic PM_{10} . Z tohoto důvodu byla největší pozornost zaměřena na vyřešení otázky splnění imisních limitů. Výsledkem pak byl návrh tzv. optimalizovaného výhledového stavu, který reprezentuje cílovou imisní situaci ve výhledovém časovém horizontu po dokončení NKS města. Výsledná sestava navržených opatření je uvedena v rozptylové studii (příloha H.3.) a byla rovněž převzata do kapitoly D.IV posuzované Dokumentace.

Samotné výsledky modelových výpočtů pro jednotlivé polutanty jsou uvedeny v příloze H.3. Z výsledků je patrné, že rozdíly mezi posuzovanými aktivními konstrukčními variantami stavby 1 a 2 jsou velmi malé. Navržená optimalizační opatření ve variantě 2-O vedou k zásadní redukci imisních příspěvků MO a LS a rovněž k celkovému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území města. Jedná se zejména o rozsáhlou regulaci dopravy (včetně zpoplatnění jízd a vymezení nízkoemisních zón), která bude doprovázena opatřeními k omezení sekundární prašnosti na celém MO a navazujících komunikacích (čištění ulic, stěny, izolační zeleň, apod.). Pokud by byla uplatněna všechna tato opatření navrhovaná ve variantě 2-O, lze očekávat splnění všech imisních limitů, s výjimkou limitu pro 24hodinové hodnoty PM_{10} . V případě tohoto polutantu dochází k překročení limitu v celém širším území nezávisle na existenci MO. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci zmíněných optimalizačních opatření se přesto sníží rozsah znečištění oproti výchozímu stavu.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována po formální stránce přehledně a vychází z podrobně zpracované rozptylové studie, která je samostatnou přílohou H.3 Dokumentace, a ze souhrnného hodnocení souboru staveb MO č. 0094, 0081 a LS č. 8313. Zpracovatelem těchto hodnocení byl Ateliér ekologických modelů ATEM.

Zpracovatel posudku pouze podotýká, stejně jako v komentáři k samostatné příloze H.3., že v textu přílohy H.3. Rozptylové studie chybí popis, jakým způsobem byly určeny emisní faktory pro benzo(a)pyren v roce 2015. V emisní studii byl uvažován jako výhledový stav rok 2015. Program MEFA 06 emisní faktory pro B(a)P nepočítá, program MEFA 02 počítá emisní faktory pro B(a)P do roku 2010. Dále není zpracovateli posudku zcela jasné, jakým způsobem byla v případě benzo(a)pyrenu do modelových výpočtů zahrnuta také sekundární prašnost z automobilové dopravy.

Dále bez připomínek.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky

Kapitola interpretuje ve zkrácené formě výsledky hlukové studie, která je samostatnou přílohou H.2 posuzované Dokumentace.

V úvodu kapitoly zpracovatel Dokumentace nastiňuje, jaká je situace výchozího a výhledového stavu a s jakými opatřeními se ve výhledu počítá. Konstatuje, že současná/výchozí akustická situace je nevyhovující. Území je dopravně přetížené s nedokončeným dopravním silničním systémem mezi křižovatkami U Kříže a Balabenka. Výrazným zdrojem hluku v posuzovaném území je kromě automobilové dopravy kolejová doprava, a to tramvajová MHD na ulicích Zenklova, Sokolovská, Na Žertvách a Českomoravská a železniční doprava na tratích propojujících nádraží Praha Holešovice – Praha Libeň / Hlavní nádraží a Praha Vysočany - Praha Libeň / Hlavní nádraží.

Výhledový stav v podobě nových okruhů a páteřní komunikace ve městech přináší zvýšení hluku v jejich okolí, zároveň však dochází ke snížení hluku v okolí dosavadních komunikací, jejichž dopravní zátěže klesnou. Trasa posuzovaného úseku MO a Libeňské spojky je vedena v trase stávajících komunikací – Povltavská a Čuprova resp. Zenklova. Libeňská spojka je však vedena převážně v tunelu, pouze v místech napojení na MO a Proseckou radiálu vystupuje na povrch. Ke snížení imisí hluku v chráněném venkovním prostoru staveb po uvedení záměrů souboru staveb MO do provozu by mělo dojít nejen z důvodu realizace PHO maximalizovaného rozsahu u navrhovaných komunikací, ale také snížením intenzity dopravy v některých ulicích proti stávajícímu stavu, což platí například pro ulice Českomoravská, Sokolovská, Zenklova a Vosmíkových (stávající komunikace). Tato vozidla se přesunou na navrhované kapacitní komunikace. Jako PHO byla uplatněna stavebně-technická opatření jako např. použití „tichých“ povrchů vozovek, vedení trasy v tunelech, maximální rozsah PHC.

V akustické studii byly hodnoceny následující dopravní stavby (tabulka je převzata ze str. 195 Dokumentace).

Označení v hlukové studii	Území	Varianty	Období	Popis
1.1	Posuzované území staveb 0081 a 8313 (mapový výřez č. 1)	bez souboru staveb	po roce 2015	Nulový stav
1.2		V1 + V2 (0094)	po roce 2015	Varianta 1 stavby MO 0081 a stavba 8313 LS v kombinaci s variantou V2 stavby MO 0094
1.3		V2 + V2 (0094)	po roce 2015	Varianta 2 stavby MO 0081 a stavba 8313 LS v kombinaci s variantou V2 stavby MO 0094
1.4		V1 + T1 (0094)	po roce 2015	Varianta 1 stavby MO 0081 a stavba 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby MO 0094
1.5		V2 + T1 (0094)	po roce 2015	Varianta 2 stavby MO 0081 a stavba 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby MO 0094
1.6		V2-O + T1-O (0094)	po roce 2015	Optimalizovaný výhledový stav

Z posouzení imisí hluku ve variantních vedeních trasy stavby MO č. 0081 v km 1,400-2,950 vyplývá, že v **období provozu** jsou rozdíly mezi variantou 1 a 2 nevýznamné. Varianty 1 a 2 se liší vedením v úseku km 1,400 do KÚ, kde je trasa vedena úzkým pásem mezi Vltavou a chráněnou přírodní památkou Bílá skála. Varianta 1 je tímto úsekem vedena patrově, tj. levý jízdní pás ve směru Pelc-Tyrolka – Balabenka je veden ve spodní etáži a v km 1,447–2,00 je veden v hloubeném tunelu. Pravý jízdní pás ve směru Balabenka – Pelc-Tyrolka je veden nad tímto levým pásem. Varianta 2 se v km 1,445 odklání pravým jízdním pásem od trasy ul. Povltavské, kterou je veden levý jízdní pás, a podchází hloubeným tunelem železniční trať a pokračuje raženým tunelem pod Bílou skálou a ze skalního masivu vystupuje v blízkosti železničního tunelu a před areálem UK v prostoru Pelc-Tyrolka, kde se napojuje na stávající komunikace. Z hlediska ochrany před hlukem šířeným z provozu na této komunikaci je problematický úsek v km 0,000–1,400, kde jsou obě varianty vedeny shodně a hluková situace je srovnatelná. V této části se v okolí trasy MO nachází obytná zástavba. V další části trasy je MO vedena mimo chráněnou zástavbu. Nad Bílou skálou je situován areál Fakultní nemocnice

Bulovka a v prostoru mezi ulicí V Holešovickách a úpatím Bílé skály se nachází areál Univerzity Karlovy. V areálu jsou situovány laboratoře, učebny a pracovny a část je pronajata soukromému gymnáziu.

Výstavbou MO (včetně rozsáhlých PHO) dojde při stavu bez realizace souboru staveb MO po roce 2015 v daném území k určitému snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy s výjimkou levého břehu Vltavy v místech ulic Jankovcova a Varhulíkové.

Hygienické limity ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru pro nové situace dopravních staveb jsou stanoveny v Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., hodnotou $L_{Aeq, 16 h} = 60$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq, 8 h} = 50$ dB pro noční dobu. V současné době pro stejné území platí limity hluku s uvažováním korekce na starou hlukovou zátěž $L_{Aeq, 16h} = 70$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq, 8h} = 60$ dB pro noční dobu.

Podél trasy stavby MO č. 0081 zůstávají přes všechna realizovatelná PHO 11 objektů, které mají obytnou funkci, požadované hygienické limity pro nové komunikace v chráněném venkovním prostoru staveb překročeny. Jedná se o stavby, kde je se předpokládá překročení hygienického limitu vyšší jak 1 dB, protože nižší hodnoty jsou vzhledem k nejistotě predikce zcela nevýznamné.

Je třeba zdůraznit, že při projektování vnitřních městských okruhů není reálné se těmto jednotlivým místům překročení limitu hluku důsledně vyhnout, zvláště v místech napojení okruhu na stávající silniční síť.

Dokumentace se dále věnuje **vlivu na obyvatelstvo** a konstatuje, že realizací posuzovaných úseků MO č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka a část stavby č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a na ně navazující stavby č. 8313 Libeňská spojka a v budoucnu stavby č. 0053 Vysočanská radiála budou do posuzovaného území přivedeny vyšší dopravní zátěže, než je tomu v současné době. Tato zátěž představuje i nárůst emise hluku, která se v některých úsecích pohybuje až 10 dB oproti současnosti. Aby bylo možné zajistit dodržení legislativních požadavků v oblasti hluku jsou v celém posuzovaném úseku MO navržena rozsáhlá PHO podél komunikací. Jedná se převážně o zalomené PHC a polozavřené PHC výšky 4-8 m.

Největší problémy z hlediska zajištění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru je nutné řešit v úseku ZÚ – km 1.0, tj. mezi MÚK Balabenka a MÚK U Kříže, kde se napojují další dvě významné komunikace, a to Libeňská spojka a Vysočanská radiála. Rozsah PHC je v tomto úseku značný a jejich realizace bude velmi náročná vzhledem k výraznému výškovému profilu vedení jednotlivých větví a dále vedení části trasy na mostních konstrukcích.

Je možné konstatovat, že výstavbou MO dojde k určitému snížení imisí hluku v daném území, kromě oblasti na levém břehu Vltavy v místech ulic Jankovcova a Varhulíkové. I nadále se bude jednat o území s výraznou hlukovou zátěží, které pro mimořádně citlivé jedince není vhodné pro trvalé bydlení. Přesto je v tomto území možné nalézt místa relativního klidu. Jedná se např. o ulici Podvinný mlýn a okolí Rokytky směrem k Vysočanskému nádraží, ulice Na Dlážděnce a Na Pěšinách.

Veškeré podrobnosti týkající se vlivu hluku na zdraví obyvatel je k dispozici v samostatné příloze H.4. „Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy“.

V závěru kapitoly se zpracovatel Dokumentace věnuje **období výstavby**, kdy je možné očekávat vysokou hlukovou zátěž okolí stavenišť u každé varianty téměř v celém úseku stavby, zejména při dostavbě MÚK Balabenka a přestavbě MÚK U Kříže. Jedná se o území s obytnou zástavbou v blízkosti stavby a hustou sítí infrastruktury. Hluk ze stavby bývá obyvateli vnímán nepříznivě, protože má odlišný charakter než hluk z dopravy. Podle zkušeností se stavbami tohoto druhu bude hluk nejvyšší v prvních fázích realizace, tj. při zemních pracích, ražení a hloubení tunelů a zakládání

mostních a dalších objektů. Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti příslušný denní době od 7 do 21 hodin je v chráněném venkovním prostoru staveb $L_{Aeq,s} = 65$ dB. Lze očekávat, že v několika úsecích, kde je obytná zástavba ve vzdálenosti pouze několika desítek metrů, bude hluk šířený ze stavby na hranici tohoto limitu. Při podobných stavbách se v minulosti osvědčilo opatření, kdy hlučné práce probíhaly pouze v čase od 8 do 18 hodin.

Materiál pro výstavbu MO bude zajištěn kombinací dovozu na lodích (sytké materiály, prefabrikáty) po Vltavě s využitím provizorního přístavu vybudovaném v oblasti Pelc-Tyrolky, nebo přístavu ve slepém rameni Vltavy v Libni. Dále je předpokládána možnost využití železniční dopravy, kde by styčným bodem bylo Holešovické nádraží, případně nádraží Vysočany a Libeň. Pro časově nestálé materiály bude v nezbytném minimálním rozsahu využito dopravy automobilové. Tímto způsobem se předpokládá především doprava betonové směsi. Naopak pro odvoz vytěženého zemního materiálu (ze zemních prací a především z ražeb) se předpokládá pouze využití lodní dopravy s provizorním přístavem na Pelc-Tyrolce.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je dle názoru zpracovatele posudku zpracována poněkud nepřehledně a informace jsou neuspořádané (není například evidentní členění na fázi provozu stavby a výstavby). Jedná se ovšem o subjektivní názor zpracovatele posudku, který je spíše formálního charakteru.

Kapitola jinak obsahuje řadu doporučení a ochranných opatření, která budou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku upozorňuje, že navrhované protihlukové stěny o výškách až 8 m jsou již velmi obtížně realizovatelné, a to nejen vzhledem k povětrnostním podmínkám a jejich možnému založení, ale např. při umístění na mostní konstrukci vzhledem k jejímu zatížení.

Z uvedených důvodů bude nutné v dalších stupních projektové dokumentace rozsah protihlukových stěn upřesnit a optimalizovat.

Část kapitoly věnovaná vlivu na obyvatelstvo uvádí počty osob zasažených hlukem pro jednotlivé hodnocené stavy v pásmech hodnot ukazatelů hluku. Výsledky počtu zasažených osob umožňují jejich porovnání z hlediska imise hluku a jsou výchozími údaji pro analýzu zdravotních rizik. Zpracovatel posudku se domnívá, že veškeré údaje týkající se vlivů na obyvatelstvo patří spíše do kapitoly hodnocení rizik. Připomínka je spíše metodického charakteru a nemá vliv na hodnocení správnosti závěrů Dokumentace či odborných studií.

Dále bez připomínek.

D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové vody

Vybudování městského okruhu představuje v každém případě nepropustné zpevnění povrchu, které se projeví zvýšením dílčího odtokového součinitele vozovky na zhruba 0,7-0,8. Navrhované změny se ovšem dotýkají pouze nevýznamné části povodí. Převážná část MO č. 0081 je vedena po stávajících komunikacích a nárůst zpevnění dle aktualizované technické studie (Mott Mac Donald, 2006) představuje v povodí Rokytky asi 0,017 km², ale celé povodí Rokytky dosahuje k profilu ústí do Vltavy výměry téměř 140 km². V relativních číslech je tedy přírůstek nepropustně zpevněných ploch jen asi 0,01 % celkové plochy povodí Rokytky a je zřejmé, že z pohledu srážko-odtokových vztahů a kvalitativních výpočtů není celkový model povodí schopen numericky zachytit tak malé změny zpevnění nebo odnos znečištění v povodí Rokytky a pro Vltavu jsou již výpočty prakticky

bezpředmětné. Negativní ovlivnění se tak může projevit jen v bezprostřední blízkosti objektů vyústění do recipientů.

Systém odvodnění silničního okruhu navrhuje technická studie (Mott MacDonald, 2006) shodně pro obě varianty; s centrální kanalizací a příkopy. U obou variant navíc přistupuje tunelový úsek vybavený bezodtokovou havarijní jímkou dimenzovanou na zachycení obsahu cisterny.

Možnost vsakování nepřichází v úvahu, neboť trasa MO zde probíhá v údolní nivě nebo na úpatí svahů údolí, navíc podle sdělení provozovatele je v zájmovém území kapacita kanalizační sítě již naplněna a ve výhledu se zde neuvažuje s rozšířením sítě nebo jinými opatřeními a MO bude tedy nutné odvodňovat mimo kanalizační síť do Rokytky a do Vltavy. V místě zaústění dešťových odpadů je navrhováno nezbytné opevnění koryta recipientu.

Vzhledem ke skutečnosti, že trasa MO koliduje s protipovodňovými opatřeními (PPO) v lokalitě Pelc-Tyrolka, návrh komunikace si zde vyžádá úpravu trasování stávající stěny - nadzemní stěny budou nahrazeny mobilním hrazením. Okruh tedy nebude určen k veřejné přepravě za extrémních povodňových situací.

Ve výhledu se také počítá s prodloužením stávajícího přemostění Rokytky směrem po proudu, kde je koryto tvrdě opevněno dlažbou do betonu. Objekt je situován na povodňovou stranu, respektuje stávající průtočný profil a neovlivňuje tedy současné průtokové poměry přemostění; stavba MO rovněž nemění hydrologický režim Rokytky. V Dokumentaci DÚR doporučuje zpracovatel Dokumentace zohlednit potenciální vlivy dalších připravovaných nebo výhledových staveb a následně ověřit kapacitní a průtokové charakteristiky současného přemostění Rokytky, aby v budoucnosti profil nelimitoval další rozvoj urbanizace.

Zpracovatel Dokumentace dále v kapitole hodnotí změny objemu přímého odtoku v povodí Rokytky, a to pomocí výpočtu dle metodiky SCS (1986) jako rozdíl objemu povrchového odtoku pro standardní 1 až 6hodinový déšť periodicity 1-0,01 (jednoletý až stoletý) za stávajícího stavu povodí, kde pozemky mají charakter nepropustně zpevněných a propustných zatravněných ploch.

Dále je hodnocena kvalita vody v recipientech z hlediska koncentrace NEL, TK a chloridů. Naměřené hodnoty koncentrací NEL a TK ukazují, že hodnoty koncentrací stanovené na odtoku z komunikace téměř odpovídají přípustnému stupni znečištění ještě před nařazením a pro recipient tedy nepředstavují závažné změny kvality. Výpočtově zpracovatel dokumentace vyhodnotil jen vliv chloridů ze zimní údržby na jednotlivé recipienty. (Nutno ještě podotknout, že znečištění chemickými složkami posypových materiálů je sezónní a je silně závislé na klimatických vlivech. Nejedná se tedy o pravidelný jev). Výsledky výpočtu koncentrace chloridů v recipientu dokumentují praktickou rovnocennost obou posuzovaných variant a současně velmi malý nárůst koncentrací chloridů v Rokytkce k profilu ústí, který představuje relativní zvýšení o méně než 1,1 % přípustného stupně znečištění nebo zhruba 1 % naměřených hodnot (průměr měření ~ 100 mg/l resp. max. ~ 260 mg/l).

Z výsledných hodnot je zřejmé, že odvádění splachových vod z městského okruhu č. 0081 není schopno významně ovlivnit kvalitu vody v Rokytkce ani Vltavě.

Vlivy na podzemní vody

V systému podzemních vod se projeví u obou variant rozdílně drenážní účinek tunelových úseků. Ve variantě 1 se jedná o hloubený úsek s max. hloubkou pod terénem zhruba 7,5 m v území, kde hladina podzemní vody dosahuje 6-12 m pod terén. Ražený a částečně hloubený tunel ve variantách 2 a 2-O zasahuje do kolektoru podzemní vody, který je však již v současnosti ovlivněn souběžným železničním tunelem.

Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu (samostatná příloha H.5 Dokumentace EIA) lze konstatovat, že ani varianta 1, ani varianty 2/2-O nemají z hydrogeologického hlediska významnější limitující kritérium, které by upřednostňovalo, nebo naopak vylučovalo některou z variant. Výběr optimální varianty bude tudíž záležet na jiných faktorech, ke kterým hydrogeologická problematika prioritně patřit nebude.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k přeloženému posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody připomínky.

Do návrhu stanoviska jsou na základě skutečností uvedených v kapitole D.I.4. Dokumentace převzaty následující podmínky týkající se vodního toku Rokytky a obecných opatření ve vztahu k ochraně povrchových a podzemních vod ve fázi výstavby i provozu záměru:

- Prostorové umístění a rozměry nádrží (lapolů) by mělo být součástí následujícího stupně projektové dokumentace (DÚR), kde bude také nezbytné ověřit kapacitu stávajícího mostu přes Rokytku v kontextu připravované a výhledové urbanizace v povodí Rokytky.

- Pokud budou ve fázi výstavby odčerpávány srážkové vody ze staveniště do kanalizace, musí splňovat dle NV č. 229/2007 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. To se týká především parametrů nerozpuštěných látek (NL) a nepolárních extrahovatelných látek (NEL), proto je požadováno vybudování odpadních jímek s dobou zdržení dostatečnou k usazení NL.

- Z důvodu rizika úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků ve fázi výstavby musí být tyto mechanizační prostředky zajištěny proti případným únikům závadných látek například aplikací záchytných vaniček.

- Provést pasportizaci inženýrských sítí, podzemních kolektorů atp., které lokálně ovlivňují hydrogeologické poměry.

- Vypouštění odpadních vod do kanalizace musí být projednáno s jejím správcem, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Vody budou vypouštěny do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jímkách s dostatečnou dobou zdržení vybavených případně také nornými stěnami k zachycení plovoucího znečištění.

- Jímka vod v nejnižším místě tunelu bude opatřena uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru, přičemž vody pak budou vyčerpány do speciální cisterny a ke konečné likvidaci budou odvezeny s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr je také doporučeno 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 Odbor ochrany prostředí MHMP – odd. krajinné zeleně).

Dále bez připomínek.

D.I.5. Vlivy na půdu

Veškeré podrobné údaje týkající se záborů půdy/pozemků, jejich kvality a typologie jsou k dispozici v kapitole B.II.1 Dokumentace.

V této kapitole uvádí zpracovatel Dokumentace celkové shrnutí, na základě kterého je možné konstatovat následující skutečnosti:

Obě posuzované varianty způsobí nový trvalý zábor půdy nad rozsah stávajícího dopravního systému (nulové varianty), přičemž využití stávajících zpevněných ploch komunikací z celkové plochy záboru činí zhruba 70 % u obou variant. Zábor ploch vedených jako ZPF je obecně velmi malý u obou variant (0,032 a 0,041 ha). PUPFL není dotčen zábořem ani u jedné z variant. Z hlediska kvality půd ZPF se v převážné většině jedná o půdy s nejhorší třídou ochrany (V.)

Velikost celkového záboru je větší v případě varianty 1 (8,41 ha), což je důsledkem návrhu dlouhého tunelového úseku v masivu kopce Bílá skála, který není do plochy záboru pozemků u varianty 2/2-O započítáván. Rozdíl ploch záboru mezi posuzovanými variantami 1 a 2 /2-O činí zhruba 0,5 ha.

Nároky na velikost plochy vyvolané dočasným zábořem stavby jsou pro jednotlivé varianty uváděny zpracovatelem technické studie jako zhruba totožné. Jejich vliv je pouze krátkodobý, vázaný na období výstavby. Po skončení stavby jsou tyto plochy rekultivovány a vráceny původnímu účelu nebo je plánováno jejich vhodnější funkční využití, zejména pro výsadbu izolační zeleně.

Komentář zpracovatele posudku:

V rámci Dokumentace EIA byl stanoven pouze orientační rozsah nezbytného záborů půd pro realizaci stavby MO č. 0081. V dalších stupních projektové dokumentace po zvolení finálního řešení stavby bude zpracován záborový elaborát a bude upřesněna velikost dočasného i trvalého záboru ploch.

V daném stupni projektových příprav jsou údaje o předpokládaných zábořech postačující.

V kapitole nejsou uvedeny možné vlivy na znečištění půd, ani zde není odkaz na následující kapitolu Dokumentace D.I.6, kde jsou zmiňovány možné vlivy na znečištění horninového prostředí.

Zpracovatel posudku dodává, že na základě výsledků studie Zhodnocení ekologického rizika provozu dálnice D1 (Tocoen, Envirna, 2000), nepředstavuje kumulace kontaminantů z provozu dálnice významné riziko pro okolní ekosystémy. Obdobné výsledky je možné očekávat i v důsledku provozu předmětného úseku MO.

Kapitola D.I.5 je pro účely Dokumentace EIA zpracována v dostatečném rozsahu.

Jinak bez připomínek.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavba MO č. 0081 stejně jako jakékoliv jiné stavební dílo, při kterém dochází k odtěžování zemin a hornin v důsledku průchodu (tunel) či vetknutí (terénní zářez) stavby do terénu, představuje negativní zásah do geologických poměrů území.

Trasa MO ve všech variantách představuje zásah do skalního defilé vltavského svahu jihozápadní expozice. Jedná se o paleontologickou lokalitu. Předložená trasa MO (v obou variantách) bude negativně ovlivňovat geologické prostředí nejen údolní nivy řeky Vltavy, rozsáhlou splachovou depresi stávající ulice V Holešovičkách, ale i výraznou elevaci, tzv. Bílou skálu, která je tvořena horninami libeňského souvrství pražského ordoviku, která je oblastní jednotkou litostratigrafické stupnice českého ordoviku. Libeňské souvrství je charakterizováno dvěma rozdílnými faciemi s rozdílnými geotechnickými vlastnostmi. Tento fakt podle zpracovatelů Dokumentace významně zasáhne do rozhodovacího procesu realizace staveb.

Rozsah ovlivnění horninového prostředí je výrazně vyšší v případě variant 2/2-O. I když vlastní provádění raženého úseku tunelu z inženýrsko-geologického hlediska nebude mít vliv na stabilitu svahů ani na vlastní masiv Bílé skály. Nevýhodou variant 2/2-O trasy MO je realizace náročného hloubeného úseku pod železniční tratí č. 0791 Praha Libeň – Praha Holešovice. Rozsah a způsob

případných dočasných přeložek železniční tratě bude nezbytné dále dohodnout a odsouhlasit ČD. Jako přijatelnější je proto z hlediska vlivu na horninové prostředí hodnocena varianta 1.

Následuje podrobnější popis tunelových úseků (v případě obou variant) a terénního zářezu (pouze varianta 1).

Z hlediska přírodních zdrojů nedojde v rámci realizace stavby ke stetu s žádným ložiskem nerostných surovin (byvalý lom v masivu vrchu Bílá skála byl opuštěn v roce 1909).

V kapitole je značná pozornost věnována problematice hydrogeologie; pro tyto účely vznikla rovněž samostatná odborná studie (příloha H.5. Dokumentace „Posouzení vlivu na hydrogeologické poměry v blízkosti projektované trasy“), ze které tato kapitola plně čerpá. Zpracovatel se zaměřil po obecných HG údajích na rozbor vlivů na HG poměry stavbou zvlášť u varianty 1 a varianty 2/2-O. Ze srovnání variantních řešení vyplynuly následující skutečnosti:

Varianta 1 - tunel Povltavská

- tato varianta s krátkým hloubeným úsekem tunelu Povltavská ovlivní proudění podzemní vody jen na relativně malém území, v malé míře a v oblasti relativně blízké hloubenému úseku;
- s ohledem na směr proudění podzemní vody (většinou kolmo na osu tunelu) se doporučuje v této fázi uvažovat spíše o realizaci tunelu v otevřené pažené stavební jámě, variantní řešení realizace tunelu v podzemních stěnách však nelze zcela vyloučit;
- vodní zdroje v zóně předpokládaného ovlivnění, resp. v jejím okolí nebyly v současné době zjištěny, tzn. stavba tunelu neovlivní vodní zdroje.

Varianta 2/2-O - tunel pod Bílou skálou

- ražba tunelu v této variantě, resp. její průzkumná štola, ovlivní úroveň hladiny podzemní vody generelně v pruhu do cca 50–100 m na obě strany od stavby;
- ovlivnění hydrogeologických poměrů se neprojeví významnějším způsobem v povrchové zóně zájmové oblasti (území je ovlivněno již stávajícími podzemními stavbami, podzemní voda je zakleslá relativně hluboko pod terénem, vodní zdroje nezjištěny), tzn. nemělo by dojít ani k významnějšímu vlivu na vegetační pokryv v souvislosti s dalším snížením úrovně podzemní vody v zóně okolo tunelu;
- předběžně lze konstrukci tunelu navrhnout z hlediska vlivu na podzemní vody jako tzv. „otevřený systém“ s trvalým drénováním podzemních vod.

Do závěru kapitoly před konečným shrnutím je zařazen výstup odborné studie H.5 – Předběžný návrh hydrogeologického monitoringu (ten je převzat do podmínek návrhu stanoviska).

Na základě výstupů výše zmíněné odborné studie je možno říci, že ani varianta 1, ani varianta 2/2-O nemají z hydrogeologického hlediska významnější limitující kritérium, které by upřednostňovalo, nebo naopak vylučovalo některou z variant. Výběr optimální varianty bude tudíž záležet na jiných faktorech, ke kterým hydrogeologická problematika prioritně patřit nebude.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována přehledně a v dostatečném rozsahu.

Odbornost části kapitoly věnované hydrogeologické problematice je podložena výstupy samostatné přílohy Dokumentace - příloha H.5. „Posouzení vlivu na hydrogeologické poměry v blízkosti projektované trasy“.

Výčet opatření v předběžném návrhu hydrogeologického monitoringu (str. 223 až 224 Dokumentace) je zařazen do podmínek návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku se závěry této kapitoly ať již z hlediska horninového prostředí či hydrogeologie souhlasí. Bez připomínek.

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vlivy na flóru

Floristický průzkum provedený v trase úseku připravované výstavby Městského okruhu stavby č. 0081 ukazuje, že nejhodnotnějším územím je lokalita PP Bílá skála, která vstupuje do přímého střetu s navrhovanou stavbou.

V případě varianty 1 trasování městského okruhu v ose ulice Povltavské zasáhne nová komunikace MO území PP a ochranného pásma zmíněného ZCHÚ. Botanická hodnota území spočívá zejména ve výskytu endemitu jeřábu dubolistého (*Sorbus quercnea*) a dvou druhů ohrožených rostlin - bělozářky liliovitě (*Anthericum liliago*) a zlatovláska obecného (*Crinitina linostris*). Zpracovatel Dokumentace však podotýká, že vzhledem ke skutečnosti, že všechny uvedené druhy rostlin se vyskytují v horních partiích PP Bílá skála, předpokládá se, že výstavba ani následné provozování stavby výskyt těchto druhů neomezí. Případnou ekologickou újmu zejména na vzácném jeřábu dubolistém lze efektivně omezit provedením detailního průzkumu jeho výskytu na lokalitě a pokusem o včasné přesazení ohrožených jedinců do jiných vhodných lokalit.

Ochranné pásmo PP Bílá skála se rovněž překrývá s břehovými porosty na levém břehu řeky Vltavy. Tyto porosty jsou významnou součástí nadregionálního biokoridoru. Porosty nejsou z botanického hlediska významné; v roce 2002 byly poškozeny povodní a v současné době jsou značně ruderalizovány. V případě realizace stavby dojde pravděpodobně k odstranění jejich velké části a bude nutné je obnovit. Dojde tak k omezení funkčnosti nadregionálního biokoridoru.

Varianta 2/2-O překonává PP Bílá skála tunelem a jeví se tak z botanického hlediska a hlediska ochrany krajinného rázu jako příznivější. Tunel bude ve směru Balabenka – Pelc-Tyrolka zaústěn mimo PP Bílá skála a vystoupí na povrch na rozhraní ZCHÚ a jeho ochranného pásma.

Z hlediska ochrany přírody a celkového vlivu na životní prostředí tak bude pravděpodobně přijatelnější tato varianta oproti variantě 1 vedené v ose stávající ulice Povltavská s plošným zásahem do ZCHÚ.

Komentář zpracovatele posudku:

Obsah této podkapitoly vychází ze samostatné přílohy H.10. Dokumentace – Biologického průzkumu území. Připomínky k Biologickému průzkumu území uvádí zpracovatel posudku v komentáři u Přílohy H.10. (kapitola II. předkládaného posudku, část H. Přílohy).

Zpracovatel posudku má pouze připomínku formálního charakteru týkající se náplně a názvu podkapitoly Dokumentace „Flóra“. Kromě výskytu endemitu jeřábu dubolistého a dvou ohrožených druhů rostlin není komentována situace stavu flóry v zájmovém území; ústředním tématem podkapitoly je spíše přímý střet trasy MO s PP Bílá skála, jakožto ZCHÚ.

Zpracovatel posudku sdílí názor autorů Dokumentace, že výstavba ani následné provozování stavby s největší pravděpodobností přímo neomezí výskyt rostlinných druhů v PP Bílá skála, nesouhlasí však s názorem zpracovatele Dokumentace v případě možného přesazování a přemísťování endemického druhu jeřábu na jiné vhodné lokality.

Zpracovatel posudku se přiklání k názoru, že z hlediska ochrany flóry bude příznivější varianta 2/2-O. Zpracovatel Dokumentace tento názor poněkud nepřesně formuloval, neboť záhy v následující části kapitoly D.I.7. věnované fauně uvádí, že“ jednotlivé posuzované varianty stavby skutečně nevykazují

významný rozdíl z hlediska vlivu na faunu“..., což je poměrně v rozporu s tvrzením v této části kapitoly, kde zpracovatel Dokumentace uvádí, že „z hlediska ochrany přírody a celkového vlivu na životní prostředí tak bude pravděpodobně přijatelnější varianta 2/2-O“ (do pojmu ochrana přírody a životní prostředí spadá samozřejmě také pojem fauna daného území).

Zpracovatel posudku nemá další připomínky k této části kapitoly.

Vlivy na faunu

Autor Dokumentace uvádí, že v posuzovaném území úseku městského okruhu byl z literárních pramenů zjištěn jeden kriticky ohrožený druh - slavík modráček na jarním tahu, dále pět druhů silně ohrožených a 17 druhů ohrožených ve smyslu vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.

Vliv stavby na populace ohrožených i všech ostatních živočichů lze předpokládat velmi malý, protože dotčené území je dopravně rušné již v současné době a většina druhů je na uvedené vlivy adaptabilní. Záchrané transfery zvláště chráněných živočichů jsou bezpředmětné a v daných podmínkách prakticky neproveditelné (motýli, brouci, ptáci aj.). Kácení stromů a odstraňování zeleně bude nezbytné z hlediska ochrany živočichů provádět mimo vegetační a hnízdní období.

Fauna dotčeného území by neměla být stavbou významně ovlivněna, ať již ve variantě 1 či 2/2-O.

Komentář zpracovatele posudku:

Obsah této podkapitoly vychází opět ze samostatné přílohy H.10. Dokumentace – Biologického průzkumu území. Nedostatky tohoto biologického průzkumu z hlediska fauny uvádí zpracovatel posudku v komentáři u Přílohy H.10. (kapitola II. předkládaného posudku, část H. Přílohy).

Jednotlivé posuzované varianty stavby skutečně nevykazují významný rozdíl z hlediska vlivu na faunu.

Zpracovatel posudku doporučuje prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc-Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě VI 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 VI) 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. Toto řešení by zajistilo snazší prostupnost území pro migrující organismy.

Zpracovatel posudku považuje obsah této části kapitoly věnované fauně za nedostatečný; bylo by vzhledem k vysokému počtu ohrožených druhů (v různém stupni ohrožení) uvést pro rekapitulaci výčet těchto druhů, popřípadě specifikovat jejich biotopové nároky a zmínit možné ohrožení s ohledem na plánované stavbení zásahy.

Zpracovatel posudku dále upozorňuje, že k případnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů živočichů je třeba stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. V tomto stanovisku orgán ochrany přírody může uložit náhradní ochranné opatření.

Zpracovatel posudku nemá další připomínky k této části kapitoly.

Vlivy na ekosystémy

Zájmové území představuje značně urbanizované ekosystémy, které by v budoucnu měly být transformovány na parkové prvky a zeleň v obytných zónách.

Zásah do území vrchu Bílá skála - ZCHÚ vyhlášeného Přírodní památkou (dle zákona č. 114/1992 Sb.) je hodnocen v případě obou variant trasy MO jako negativní ovlivnění trvalého charakteru. Plošné omezení PP Bílá skála je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 36 zákona č. 460/2005 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku má pouze připomínku formálního charakteru; podkapitola by měla být nazvána spíše vlivy na ZCHÚ, název vlivy na ekosystémy je poněkud zavádějící.

Do návrhu stanoviska bude zařazeno za účelem zajištění maximální možné ochrany PP Bílá skála několik opatření ve formě následujících podmínek:

- Plošné omezení území PP Bílá skála ve variantě 1 je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 36 zákona č. 460/2004, o ochraně přírody a krajiny. V případě realizace této varianty uděluje výjimku svým rozhodnutím vláda ČR, prostřednictvím MŽP ČR v případě, že veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody viz § 43 zákona č. 460/2004 Sb.

- Plošné omezení ochranného pásma PP Bílá skála (varianta 2/2-O) je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 37 zákona č. 460/2004 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Ke stavební činnosti je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody, tj. odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy.

- Jako kompenzaci ekologické újmy vzniklé záborem ochranného pásma PP Bílá Skála (ať již ve variantě 1 či 2/2-O), požaduje ČIŽP přijmout opatření navržená zpracovatelem Biologického průzkumu (viz samostatná příloha H.10 Dokumentace EIA).

- Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou výrazně hodnotnější všechny tunelové varianty, které nezasáhnou PP Bílá skála, nebo jen nevýznamně. Obě varianty s patrovým vedením se kromě zásahu do PP navíc výrazně negativně krajinářsky uplatní v pohledech od řeky Vltavy, což není žádoucí. Proto je uvedena podmínka nalezení bezkolizního místa pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP.

- V případě realizace varianty 2/2-O bude nezbytné vybudovat odvětrávací systém tunelu (bodový zdroj znečištění ovzduší). Toto odvětrání nesmí zasáhnout do vrcholových partií PP Bílá skála, kde jsou zachována nejhodnotnější společenstva rostlin.

Dále bez připomínek.

Požadavky na kácení

Odhadovaná velikost plochy kácení zhruba odpovídá velikosti ploch trvalého záboru (pro vybraná typologická území zeleně dle ÚPn (viz kap. D.1.5. Dokumentace) částečně doplněná o některé plochy dočasného záboru stavbou MO (viz kap. B.II.1 Dokumentace).

Vzhledem k tomu, že plocha dočasného záboru je technickou studií lokalizována jen orientačně (prostor stavby MÚK - celková plocha 3,65 ha je udávána jako přibližně shodná pro varianty 1 a 2/2-O), lze předpokládat, že se bude ve svém návrhu vyhýbat plochám s kvalitním porostem vzrostlých stromů a kácení se bude týkat jen ploch izolační zeleně (IZ) v těchto lokalitách se nacházejících. Po skončení stavby budou plochy dočasného záboru stavby rekultivovány a vráceny původnímu účelu nebo je plánováno jejich vhodnější funkční využití zejména opět pro výsadbu izolační zeleně.

Pro porovnání rozsahu kácení posuzovaných variant vycházel zpracovatel Dokumentace pouze z nevratného vlivu ploch trvalého záboru vyvolaného stavbou MO.

Komentář zpracovatele posudku:

Tato stručná podkapitola mohla být pro lepší orientaci zařazena do podkapitoly „Návrh náhradní výsadby“.

Připomínka je pouze formálního charakteru.

Bez připomínek.

Biologické hodnocení stanovišť

Komentář zpracovatele posudku:

Obsah této podkapitoly vychází opět ze samostatné přílohy H.10. Dokumentace – Biologického průzkumu území. Nedostatky tohoto biologického průzkumu z hlediska flóry i fauny uvádí zpracovatel posudku v komentáři u Přílohy H.10. (kapitola II. předkládaného posudku, část H. Přílohy).

Zpracovatel Dokumentace v této podkapitole doslovně uvádí část fytoocenologického průzkumu (viz str. 28 přílohy H.10.), ovšem pouze pro kácením dotčené přírodní či přírodě blízké plochy.

Zpracovatel posudku postrádá v této podkapitole mapový zakres komentovaných stanovišť, tento mapový zakres není mimochodem k dispozici ani v samostatné příloze H.10, i když se na něj zpracovatel Dokumentace odkazuje.

Dále bez připomínek.

Návrh náhradní výsadby

Komentář zpracovatele posudku:

V této podkapitole autor Dokumentace správně uvádí, že skutečný rozsah kácení stromů bude proveden pro vybranou a schválenou variantu až na základě upřesnění záboru ploch a dendrologického průzkumu v dalším stupni projektové dokumentace (např. v rámci DÚR).

Podmínka realizace dendrologického průzkumu a zpracování plánu náhradní výsadby je promítnuta do opatření v návrhu stanoviště.

Bez připomínek.

Územní systém ekologické stability

Kapitola hodnotí možné střety stavby s prvky ÚSES, a to zvláště pro obě posuzované varianty a dále pak pro obě varianty současně.

Jsou hodnoceny především střety s ochrannou zónou nadregionálního biokoridoru Vltavy (N4/4), kdy zabranou plochu je nutné z hlediska vlivu na prvky ÚSES hodnotit jako změnu trvalou a negativní. Dočasně dotčené plochy je nutné po dokončení stavby technicky a biologicky rekultivovat a vrátit jejich původnímu účelu.

U LBK Rokytky I (L4/255) se předpokládají následující nepříznivé vlivy navrhované stavby:

- a) prostorové křížení koryta s komunikací MO,
- b) ovlivnění kvality vody v toku vypouštěním srážkových vod se splachy z komunikace,
- c) zastínění koryta a břehových partií mostem,
- d) zatížení území zvýšeným hlukem a emisemi z dopravy.

Zpracovatel Dokumentace navrhuje k výše uvedeným nepříznivým vlivům patřičná zmírňující a kompenzační opatření.

V případě varianty 1 je popsán rovněž možný střet s LBC Thomayerovy sady (L1/155). Vzhledem ke skutečnosti, že v zájmové části je biocentrum ohraničeno průmyslovým areálem Na Košince, nelze

díky tomuto zákrytu s uvedeným průmyslovým areálem očekávat významnější negativní vlivy na daný prvek ÚSES.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k podkapitole o prvcích ÚSES žádné připomínky.

Pouze upozorňuje, že z Dokumentace EIA vplynulo několik podmínek a opatření, které jsou zahrnuty do návrhu stanoviska. Jedná se o následující:

Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků ÚSES a VKP včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení k dosažení jejich cílového stavu:

- Rekonstrukce břehových porostů pravého břehu Vltavy (úsek souběhu s Povltavskou ul.) pro zajištění prostupnosti a plné funkce NRBK Vltava (N4/4). Při volbě vhodných dřevin a keřů musí být přednostně využity původní druhy.

- Rekultivace dotčeného území ochranného pásma NRBK Vltava (N4/4).

- Funkční posílení LBK Rokytka I. (L4/255) – úsek křížení s trasou MO č. 0081.

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 NRBK Vltava. Po dokončení realizace záměru, je vhodné aby byla stavba zakryta vhodnou doprovodnou zelení (břehová a popínavá vegetace), a tak 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 realizace obchvatové varianty musí rovněž být revitalizace stávající zeleně a její poloparkové a parkové úpravy.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Hodnocení stavby z hlediska krajinného rázu

Vkládání nových kapacitních komunikací do existujícího organismu města a stávající urbanistické struktury nemůže být bezkonfliktní. Komunikace se značnými dopravními zátěžemi mohou působit negativně svým hlukem a produkcí škodlivých exhalací, zejména ve vztahu k obytné zástavbě, vybavenosti, zeleni a rekreačním územím. K tomu se někdy přidává bariérový efekt těžko překonatelných koridorů a území kolem kapacitních komunikačních tras je obecně považováno za málo atraktivní, což vede k využívání těchto území pro různé funkce, které ještě více posilují „neměstský“ charakter a bariérové působení v území.

V této podkapitole hodnotí autoři Dokumentace poměrně podrobně terénní přírodní podmínky a urbanistickou strukturu zájmové oblasti. Dále je trasa předmětného úseku MO rozdělena na dvě části, přičemž pro každou část je stručně vyhodnocena přírodní, kulturní a historická charakteristika území a na konci je provedeno krátké vyhodnocení.

V závěrečném shrnutí zpracovatel Dokumentace konstatuje následující:

- V územním plánu města je dlouhodobě fixována plošná rezerva pro vedení komunikace tak, jak je řešena v podkladové technické studii. Konfigurace terénu a rozsah okolní výstavby v podstatě neumožňují další variantní, resp. náhradní řešení, než která jsou předkládána v posuzované dokumentaci.
- S ohledem na umístění posuzované stavby v intravilánu a charakter místní zástavby lze považovat vliv posuzované stavby na krajinu za významný. Jedná se o inženýrské dílo korespondující

s ostatními dopravními stavbami (železnice, uliční komunikace) v daném území. Značný je zejména zásah do masivu Bílé skály, která je významným krajinným prvkem území. Zásah do masivu vrchu Bílá skála je hodnocen v případě obou variant trasy MO jako negativní ovlivnění trvalého charakteru.

- Vizuální i funkční kontaminace krajiny a města je již dnes ve stávajícím stavu značná a výstavbou městského okruhu dojde k dalšímu částečnému zhoršení stavu. Za podmínky vedení trasy tunelem a za podmínky citlivých technických opatření v kontaktu se stávajícími domy je možno stavbu doporučit k realizaci. Vedení trasy ve dvou úrovních v případě varianty 1 je hodnoceno z hlediska ochrany krajiny jako nepřijatelné.
- Nedílnou součástí stavby musí být i zahradní úpravy, zejména břehů Vltavy a ploch mezi jednotlivými trasami komunikací. Vhodné volby výsadeb, se zaměřením na stromy může výrazně pomoci zapojit stavbu do krajiny, a tím minimalizovat negativní dopady na krajinný ráz. Plochy zeleně, doprovázející trasu, jsou většinou pouze izolační clonou bez dalšího urbanistického a rekreačního významu.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s hodnocením varianty V1 jako nepříznivé z hlediska krajinného rázu a vlivu na faunu a flóru. Proto se ztotožňuje také s preferencí varianty V2-optimalizované. Pro možnou minimalizaci vlivů na krajinný ráz a funkčnost N4/4 – Vltava však doporučuje zvážit 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.

Bez připomínek.

Použití tunelových úseků

V úvodu této podkapitoly uvádí zpracovatel Dokumentace obecné důvody pro stavbu silničního tunelu v městském prostředí, který je investičně a provozně poměrně nákladný. Mezi nejvýznamnější důvody patří:

- Velmi členitý reliéf zájmového území s úzkou břehovou partií Vltavy podél Bílé skály, které neumožňují náležité vedení trasy MO v plné šířce na povrchu.
- Trasa minimalizuje dopad stavby na životní prostředí ve městě (územní vliv – PP Bílá skála, hluk v prostředí občanské zástavby, apod.).
- Svedením dopravy do tunelů dochází ke zklidnění území na povrchu - možnost využití území pro další funkce.
- Z hlediska bezpečnosti - v tunelech odpadá nebezpečí střetu vozidel s chodci.
- Stavba je obecně spojena s menším plošným nárokem na trvalé plochy záboru než stavby odpovídajících komunikací situované na povrchu.

Autoři Dokumentace se dále zabývají vyhodnocením jednotlivých variant umístění výdechů odvětrání tunelu pod Bílou skálou. K posouzení byly vybrány následující varianty:

Varianta A výdech provozního větrání u portálu Pelc-Tyrolka (st. km 2,9)

Varianta B výdech provozního větrání v prostoru hřbetu Bílé skály (st. km 2,78)

Varianta C výdech provozního větrání v prostoru ulice Bulovka (st. km 2,08)

Varianta D výdech provozního větrání v prostoru přechodu mezi raženým a hloubeným tunelem v areálu zahrádkářské kolonie (st. km 1,74)

Z provedeného posouzení variant umístění výdechů vyplynulo, že provozní výdechový objekt bude umístěn do st. km 2,08 (var. C). Pro potřeby požárního větrání je vhodné uvažovat s výdechy situovanými do st. km 2,08 (var. C), případně st. km 1,74 (var. D).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Archeologické nálezy

Autoři Dokumentace v této podkapitole uvádějí, že vzhledem k technologii stavby a skutečnosti, že stavba bude budována převážně v místech stávajících komunikací, je pravděpodobnost nových archeologických nálezů při stavební činnosti v případě variant 1 a 2/2-O spíše nižší; v případě tunelového úseku u varianty 2/2-O téměř nulová.

Přesto autoři neopomíjejí zmínit, že určitá kontrola formou dohledu v průběhu zemních prací stavby bude nezbytná. Na stavbě bude potřeba zajistit obvyklý záchranný archeologický výzkum podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči; přičemž konkrétní podmínky archeologického výzkumu určí Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště hl. m. Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Přestože je pravděpodobnost učinění archeologického nálezu velmi malá až nereálná, je důležitým opatřením pro snížení rizika kolize stavebních prací a archeologických nálezů zajištění průzkumných archeologických prací či archeologický dozor po dobu výstavby.

Výše připomenuté opatření je součástí podmínek v návrhu stanoviska v kapitole VII. posudku.

Podkapitola Archeologické nálezy bývá častěji řazena do kapitoly D.I. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky, kam se svým charakterem lépe hodí. Připomínka je ryze formálního charakteru.

Jinak bez připomínek.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

U obou posuzovaných variant trasy MO je nutno počítat s nároky na demolice některých pozemních objektů jmenovaných technickou studií. Jedná se o bytové a administrativní budovy, průmyslové a skladové objekty, případně zahradní objekty, dále dopravní stavby v rámci jejich zkapacitnění a inženýrské sítě v rámci jejich přeložek.

Zpracovatel Dokumentace uvádí v této kapitole výčet dotčených lokalit a objektů, a to pro obě varianty současně a dále pro variantu 2/2-O, která se navíc dotkne budovy ubytovny v patě svahu Bílá skála u křižovatky Pelc-Tyrolka.

U žádné z obou posuzovaných variant trasy MO se nepředpokládá přímý negativní vliv na kulturní historické a architektonické památky.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.I.9. je zpracována v dostatečném rozsahu a v navazujících stupních projektových příprav bude na základě uvedených skutečností možné posoudit a vyčíslit konkrétní vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky. Velikost nevratného a negativního vlivu stavby v podobě nutných demolíc

bude finančně vyjádřena v DÚR při stanovení finanční náhrady majitelům pozemků a nemovitostí na základě znaleckého posudku.

Podrobná pasportizace a upřesnění rozsahu a počtu pozemních objektů určených k demolici bude zpracována pro vybranou variantu v dalších stupních projektové dokumentace.

Výše připomenutá opatření jsou součástí podmínek v návrhu stanoviska v kapitole VII. posudku.

Na závěr pouze připomínka formálního charakteru; zpracovatel posudku by v této kapitole očekával rovněž rozbor problematiky týkající se archeologických nálezů. Tato problematika je ovšem dle názoru zpracovatele posudku zcela nelogicky řešena v kapitole předcházející D.I.8. Vlivy na krajinu.

Dále bez připomínek.

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti příhraničních vlivů

D.II.1. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí

Autor Dokumentace v úvodu této podkapitoly podotýká, že u posuzovaných aktivních variant záměru stavby č. 0081 MO lze s ohledem na převážně totožné vedení tras obou variant stavby liniového charakteru a s ohledem na shodné kapacitní parametry komunikace MO zjednodušeně hovořit o obdobném rozsahu uvažovaných vlivů. Rozsah vlivů vyvolaných navrhovanou stavbou vzhledem k zasazenému území a populaci hodnotí následovně zpracovatel Dokumentace podle následujících základních faktorů: faktor prostoru, faktor času a sociálně-zdravotní faktor.

Z hlediska faktoru prostoru lze na základě Dokumentace konstatovat, že v lokálním měřítku s ohledem na zmíněný účel stavby je obecně vliv navrhovaného záměru ve vztahu k přírodním podmínkám a životnímu prostředí zde sídlících obyvatel vnímán negativně, podobně jako každý stavební zásah velkého rozsahu. Z hlediska měřítka celé Prahy se však jedná o důležitou stavbu s jednoznačně pozitivním významem. Minimalizaci případně kompenzaci tohoto vlivu je třeba hledat v technických opatřeních v rámci projektové přípravy stavby nebo třeba v dlouhodobé linii změny organizace celoměstského systému dopravy (např. omezení příjezdu motorových vozidel do centra města), kterou může být vliv dodatečně minimalizován.

Přímé prostorové střety s místními přírodními plochami (ZCHÚ – zábor plochy PP) lze hodnotit ve většině jako trvalé, nevratné a místně obtížně kompenzovatelné, naopak v případě ÚSES se jedná o možnost revitalizace a dodatečné posílení funkce některých dotčených prvků. V rámci minimalizace jejich negativních vlivů je proto třeba např. pečlivě volit plochy pro zařízení staveniště, a volbou vhodné technologie, omezit negativní rušivý efekt, který s sebou do území stavba přináší.

Z hlediska faktoru času lze zmínit, že stavba má z hlediska časového měřítka dvě základní fáze, tj. fázi výstavby a fázi provozu na dokončeném MO. Vliv fáze výstavby je převážně místní a negativní s dopadem zejména na sídlící obyvatele. Projevuje se dopravním omezením nebo uzávěrami z důvodu záboru ploch nutných pro realizaci stavby, zvýšením prašnosti v místě stavebních prací, zvýšením hluku ze stavební činnosti, případně i projevy krátkodobé vibrace (např. ražení tunelu). Vliv je z hlediska doby trvání hodnocen jako krátkodobý (předpoklad lhůty výstavby cca 4 roky). Vlivy spojené s fází provozu MO jsou z časového měřítka trvalého charakteru a přinášejí do území zprostředkovaně kolísající negativní vliv hluku a emisí z dopravy včetně vlivu na zdraví obyvatel. Minimalizaci tohoto vlivu je možné provést v přípravné fázi návrhem nejrušnějších technických opatření (např. PHC, vzduchotechnika tunelu, akusticky-izolační úpravy bytových objektů, apod.). Všeobecně jsou ve fázi provozu záměru vnímány zejména negativní kombinace uvedených vlivů.

Nelze přitom zapomínat na primární funkci navrhovaného záměru stavby a její celospolečenský význam ohodnocený jako veřejně prospěšná stavba.

Komentáře k sociálně-zdravotním faktorům opět tlumočí závěry samostatné přílohy č. H.4. Vlivy na veřejné zdraví. Zvlášť jsou komentovány zdravotní rizika hlukové zátěže a zvlášť rizika znečištění ovzduší.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole D.II.1. připomínky. Kapitola je zpracována po formální i obsahové stránce správně a shrnuje de facto poznatky obsažené v předchozích kapitolách Dokumentace EIA a výsledky samostatných odborných studií.

D.II.2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

D.II.2.1 Velikost rozsahu posuzovaného území ovlivněného hodnocenou stavbou

Účelem postupně realizovaného nadřazeného dopravního systému Prahy, kterého jsou posuzované stavby MO č. 0081 a 0094 a st. LS č. 8313 integrální součástí, je vedle primární dopravní funkce i očekávaný pozitivní přínos tohoto systému na životní prostředí celého města, zejména pak jeho centrální části. Na podkladu posuzování souboru staveb MO včetně související stavby LS byl uvedený předpoklad prověřován.

Zpracovatel Dokumentace se v této podkapitole zaměřil na charakteristiku a popis rozsahu posuzovaného zájmového území u všech výše zmíněných staveb. Tuto charakteristiku doplnil mapovými výřezů zájmových území.

V závěru autor Dokumentace stručně shrnuje posuzované dopravní stavy v jednotlivých časových horizontech podle přiložených mapových výřezů (vychází přitom z podrobnějších údajů v kapitole B.II.4 Dokumentace EIA).

Komentář zpracovatele posudku:

Veškeré údaje uvedené v této podkapitole korespondují se skutečnostmi uvedenými v předcházejících kapitolách Dokumentace EIA.

Bez připomínek.

D.II.2.2 Přehled významných přínosů a důsledků staveb MO a LS v širším území

Hodnocení se týká výstavby a především provozu souvisejících připravovaných staveb (souboru staveb) MO stavby č. 0081, stavby č. 0094 a stavby č. 8313 Libeňské spojky, které jsou rozhodující pro dokončení systému staveb MO v Praze jako součásti NKS. Hodnocení přínosů a důsledků souboru staveb MO a LS vychází z provedeného komplexního rozboru řešené problematiky, která je obsahem samostatné přílohy - Souhrnná část Dokumentace EIA.

Hodnoceny jsou zejména aspekty jako např. změny intenzit dopravy v uliční síti, vliv na zatížení hlukem, vliv na kvalitu ovzduší, vliv na přírodu, vliv na zdraví obyvatel, zvýšení bezpečnosti provozu, přínosy pro MHD, přínosy pro pěší a cyklisty atd.

Souhrnně lze konstatovat, že navrhovaný soubor staveb MO a LS je v souhrnu přímo nebo nepřímo významným pozitivním dopravním přínosem pro velké posuzované území Prahy a z toho vyplývá i jeho pozitivní přínos pro životní prostředí téhož území a potažmo celého města. Současně lze konstatovat, že dosažení hygienicky přijatelného vlivu staveb je možné dosáhnout pouze na základě

dopravních omezení vztahujících se na celé město, které ovšem organizačně závisejí právě na dokončení celého systému NKS, jehož je posuzovaný soubor staveb MO a LS součástí.

Komentář zpracovatele posudku:

Veškeré skutečnosti uvedené v podkapitole D.II.2.2. korespondují s informacemi v předchozích kapitolách Dokumentace EIA (příp. doprovodných samostatných přílohách) a snaží se zjednodušeně reprodukovat zjištěné skutečnosti a poukázat na možné problematické aspekty v případě realizace stavby.

Kapitola je zpracována po formální i obsahové stránce správně.

Bez připomínek.

D.II.3 Prognóza výhledového stavu po roce 2035

V rámci prováděného posuzování vlivu souboru staveb MO a LS na životní prostředí byl orientačně uvažován i časový horizont vzdáleného výhledu po roce 2035 provozu tohoto souboru.

V podkapitole jsou stručně shrnuty výhledové stavy z hlediska dopravních údajů, vlivů na kvalitu ovzduší a vlivů na hlukovou situaci.

Komentář zpracovatele posudku:

Veškeré skutečnosti uvedené v kapitole D.II.3. korespondují s informacemi v předchozích kapitolách Dokumentace EIA (příp. v doprovodných samostatných přílohách – především příloha H.1., H.2. a H.3.).

Bez připomínek.

D.II.4. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

U záměru navrhované stavby MO se s ohledem na její charakter místní komunikace a územně omezený význam (délka úseku cca 3,2 km) nepředpokládá, že by realizace záměru a provoz dokončené stavby ani v jedné z posuzovaných variant vyvolala negativní vliv, který by přesáhl státní hranice ČR, vyjma nepředvídatelných havarijních stavů.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez komentáře.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

Zpracovatel Dokumentace upozorňuje na možná environmentální rizika, která mohou vzniknout při havarijních a nestandardních stavech jak ve fázi výstavby, tak během provozu posuzovaného záměru. Pro jednotlivá zmíněná rizika uvádí autor Dokumentace preventivní opatření opírající se o příslušné dokumenty havarijních a provozních plánů.

Do hlavních potenciálních rizik zahrnuje zpracovatel Dokumentace riziko znečištění půdy, povrchových a podzemních vod; riziko znečištění ovzduší; riziko vzniku odpadu a riziko destrukce stavebních konstrukcí. Ke každému riziku uvádí možné konkrétní způsoby vzniku rizika a rovněž možné způsoby minimalizace vzniku příslušného rizika.

Dále zpracovatel Dokumentace rozlišuje hodnocené rizikové stavy podle množství kontaminující látky; a to na provozní poruchu, kdy jde o únik malého množství kapaliny (např. úkapy), které zůstane pouze na zpevněné ploše bez následného odtoku do kanalizace; a na havárii, kdy jde o únik takového

množství kapaliny, které by teoreticky mohlo odtéct do kanalizační vpusti a následně přímo do vodoteče.

V posledním bodě se Dokumentace věnuje hodnocení rizik podle doby jejich vzniku – rozlišeno je zde období výstavby (kdy je zcela správně připomenuta nezbytnost pořízení předepsané dokumentace ze strany dodavatele stavby – např. požární plán, havarijní plán, atd.) a období provozu.

V závěrečném shrnutí kapitoly zpracovatel Dokumentace zcela správně konstatuje, že stavba charakteru MO je určena pouze pro nezbytnou nízkokapacitní přepravu a zásobování látkami s nebezpečnými vlastnostmi s cílovým určením v centrální části města. Při přepravě nebezpečných látek je obecně nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek (ADR). Obecně je třeba dodržovat požadavky vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Dokumentace správně komentuje možná rizika, a to jak pro fázi výstavby, tak i pro fázi provozu.

Bez připomínek.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V textu Dokumentace EIA jsou opatření rozčleněna podle své povahy na 5 částí: územně plánovací, organizační a projektová opatření; technická opatření; kompenzační opatření; optimalizační opatření a jiná opatření.

Tato opatření jsou dále členěna na opatření v období přípravy a realizace stavby a období provozu.

Pro zachování kontinuity zpracovatel posudku toto členění doporučených opatření v rámci návrhu stanoviska zachovává.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k navrženým opatřením ve fázi projektové přípravy, výstavby ani provozu zásadní připomínky. Formulace některých opatření byla v návrhu stanoviska pouze mírně upravena, většina připomínek však byla převzata do návrhu stanoviska beze změn.

V rámci zpracování posudku byl návrh stanoviska doplněn o několik dalších opatření, např. i těch, která byla zahrnuta v původním textu Dokumentace (především v kapitole D.II.), ale nepromítla se do kapitoly D.IV.

V návrhu stanoviska je tak uveden kompletní soubor opatření, při jejichž splnění je záměr akceptovatelný z hlediska vlivu stavby na životní prostředí a zdraví obyvatel. Zároveň jsou vlastnímu výčtu opatření předržena dvě opatření, resp. nezbytné podmínky pro realizaci záměru, která z procesu EIA vyplynula jako stěžejní:

1. Aby byly naplněny předpoklady předložené Dokumentace, je třeba, aby byl přednostně vybudován silniční okruh kolem Prahy, který odvede část dopravy z centrální části Prahy a teprve následně, nebo současně, uveden do provozu Městský okruh v úseku od Pelc-Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku.

2. Realizace stavby č. 0081 jako součásti souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 je možná pouze při aplikaci stavebně-technických a dopravně-organizačních

opatření (optimalizačních opatření) v souladu s Usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010. Tato opatření by měla vejít v účinnost současně se zprovozněním předmětných staveb.

Dále bez připomínek.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

Informace o zájmovém území byly získány z mapových podkladů, z literatury, z konzultací s příslušnými odborníky a znalci místních poměrů, z konzultací s pracovníky státní správy a samosprávy a vlastním průzkumem území.

Dopravní vztahy

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy automobilové dopravy zpracovatelem, kterým je TSK - útvar dopravního inženýrství hl. m. Prahy.

Výpočty byly provedeny na variantním uspořádání stavu komunikační sítě na území hl. m. Prahy a jeho regionu. Komunikační síť byla uvažována variantně v závislosti na jednotlivé dopravní stavy. Mimo uvedených komunikací základní síť se ve výhledovém období po roce 2015 předpokládalo zprovoznění Jinočanské a Vestecké spojky, Dvoreckého, Výtoňského a Karlínského mostu; ve stavech, ve kterých se počítá s provozem souboru staveb MO č. 0081, 0094 a stavby LS č. 8313, se uvažuje v provozu i Jarovská spojka.

Výchozí stav

Nadřazená komunikační síť odpovídá stavu provozovanému v roce 2005. Oproti současnému stavu (2008) zde nebyl v provozu pouze úsek silnice I/6 na západě města, což nemá na posuzované území významný vliv.

Základní stav

Tento stav modeluje situaci, kdy do doby bezprostředně před zprovozněním východní části MO a LS budou dokončeny pouze dnes rozestavěné úseky MO mezi Malovankou a Pelc-Tyrolkou (MO 0065, 0079, 0080, 9515), SOKP mezi D1 a D 5 (PO 512, 513, 514) a první část Vysočanské radiály mezi PO a Kbelskou) a z nyní připravovaných staveb bude vybudována pouze Radlická radiála.

Mezistavy

Dle požadavku objednatele byly modelovými výpočty prověřeny 4 mezistavy (Mezistav 1, 2, 3, 4) komunikační sítě. Existence dopravních staveb pro jednotlivé stavy je uvedena příloze H.1. Mezistavy představují vybrané teoreticky možné kombinace zprovoznění jednotlivých staveb nadřazené komunikační sítě. Kombinace byly zvoleny s ohledem na vliv nově zamýšlených staveb sítě na řešené záměry MO č. 0081, č. 0094 a č. 8313 LS a s ohledem na reálné možnosti rozvoje a provozu sítě s přihlédnutím k současnému stavu staveb v přípravě a realizaci. Nejedná se o předpokládaný postup zprovoznění.

- Mezistav 1: oproti základnímu stavu byla doplněna řešená investice – východní část MO a LS;
- Mezistav 2: oproti Mezistavu 1 byla doplněna Břevnovská radiála;
- Mezistav 3: oproti Mezistavu 1 byla doplněna Břevnovská radiála a Vysočanská radiála mezi MO a Kbelskou (jedná se tedy o hypotetický mezistav se severní tangentou Břevnovská radiála – MO –

Vysočanská radiála, avšak bez severní části SOKP , tedy propojení Ruzyně – Březiněves – Satalice – stavby 518 - 520);

- Mezistav 4: oproti Mezistavu 1 byla doplněna Břevnovská radiála, severní část SOKP a některé silnice a dálnice vstupující do Prahy.

Nulový stav

Tento hypotetický srovnávací stav (stav bez investice posuzovaných záměrů MO a LS) modeluje situaci, kdy budou zprovozněny všechny stavby výhledového stavu komunikační sítě, s výjimkou řešené investice, tedy východní části MO a LS. Kromě toho byla v tomto stavu vypuštěna druhá stavba Vysočanské radiály v úseku Balabenka - Kbelská, protože tento záměr přímo navazuje na MO v uzlu Balabenka a bez MO by nebyl funkční.

Výhledový stav

Výhledový stav odpovídá cílovém stavu komunikační sítě na území hl.m. Prahy a jeho regionu. Nadřazená komunikační síť byla uvažována následovně:

- kompletní SOKP v celé své délce;
- kompletní MO;
- Radlická radiála v celé délce až po MO;
- Vysočanská radiála v celé délce až po MO;
- Břevnovská radiála v celé délce až po MO;
- včetně realizace dálnice D3 mezi SOKP a hranicí Středočeského kraje.

Optimalizovaný výhledový stav

Aby pražská komunikační síť dokázala očekávané dopravní výkony přenést, bude nutné dále rozvíjet i nadřazený komunikační systém hromadné i automobilové dopravy. Bude žádoucí tento rozvoj podpořit dalšími opatřeními, která dokáží optimalizovat a regulovat dopravní tok ve městě i jeho okolí. Přehled technických a dopravně-organizačních optimalizačních opatření je uveden v kapitole D.IV.4. Dokumentace EIA.

Poznámka:

V rámci hledání dopravních omezení byl z hlediska dopravních stavů hodnocen i výhledový stav s regulací. Jednalo se o regulaci dopravy na bázi mýtného systému. Výsledky hodnocení tohoto dopravního zatěžovacího stavu dokladovaného v dokumentaci EIA z března 2008 nedávaly předpoklad jeho praktické aplikace, a proto nejsou již uváděny v předložené dokumentaci.

Ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Pro výpočty emisí byl použit model MEFA-06, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR.

Hluk

K výpočtům hluku byl použit software LimA 7812, verze 5.1 C, určený hlavně pro tvorbu strategických hlukových map. Pro výpočet hluku ze silniční dopravy byla použita metodika NMPB-

Routes-96, která je evropskou směrnicí č. 2002/49/EC týkající se hodnocení a řízení hluku v životním prostředí (*Directive of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the Assessment and Management of Environmental Noise*) doporučena pro výpočet hluku ze silniční dopravy.

Pro kvantifikaci stavu akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru byl použit programový produkt Cadna A verze 4,0 s využitím české výpočtové metodiky.

Program umožňuje hodnocení hlukových imisí v souladu s národními a mezinárodními předpisy včetně výpočtové metody užívané v České republice a výpočtových metod doporučených směrnicí ES 2002/49/EC – Směrnice o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí.

Digitální model pro situaci zájmového území byl vytvořen ve výše uvedeném výpočtovém programu s implementovanou českou výpočtovou metodikou – viz. "Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z pozemní dopravy (VÚVA, Brno 1991)". "Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)" a novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 (viz literatura). Tento způsob zaručuje dosažení výsledků respektujících specifické emisní kvality vozidlového parku na území České republiky. Stacionární zdroje jsou počítány dle ISO 9613.

Vliv záměru na ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Pro výpočty emisí byl použit model MEFA-06, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR.

Hodnocení zdravotních rizik

Při hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin z dopravy, které je obsahem samostatné přílohy Dokumentace (příloha H.4.), byly použity postupy vycházející ze standardní metodiky hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment). Tato metoda je využívána především při přípravě podkladů ke stanovení přípustných limitů škodlivých látek v prostředí. U hluku a škodlivin v ovzduší se závaznými hlukovými a imisními limity stanovenými k ochraně zdraví je obsahem hodnocení vlivů na veřejné zdraví především podání informace o zdravotním významu posuzovaných faktorů, popis podkladů a postupů použitých při stanovení jejich limitů a o vyhodnocení možných zdravotních dopadů příspěvku záměru a celkové expozice obyvatel zájmového území.

Metodika hodnocení zdravotních rizik je v ČR předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb. a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky MZ č. 353/2005 Sb.

Potřebné údaje o prevalenci onemocnění u pražské populace byly převzaty ze Zdravotnické ročenky Hlavního města Praha 2006 (UZIS).

K hodnocení rizika imisí byla přednostně použita nová metodika hodnocení vlivu na zdraví (HIA) vypracované v rámci programu CAFE (Clean Air for Europe) v roce 2005.

Pro odhad počtu exponovaných obyvatel v jednotlivých věkových skupinách byla použita věková struktura obyvatel Hlavního města Prahy ze zdravotnické ročenky UZIS 2006.

Flóra a fauna

Podklady pro získání podkladu pro hodnocení flóry a fauny v záměrem dotčeném území byly získány z literárních podkladů a vlastního terénního průzkumu.

Lze očekávat, že v území byla doložena většina zde rostoucích nebo v minulosti zde zjištěných druhů cévnatých rostlin. Pravděpodobnost zjištění dalších druhů, zejména zvláště chráněných druhů rostlin, je malá.

V posuzovaném území se s vysokou pravděpodobností vyskytuje velké množství živočichů, kteří přizpůsobili své životní návyky urbanizovanému prostředí. Vykazují aktivitu zejména v nočních hodinách a pro pozorovatele jsou těžko zastižitelní. Druhové spektrum živočichů v posuzovaném území je proto pravděpodobně širší než je uvedeno v části týkající se biologických terénních průzkumů.

Ekosystémy

Pro studium ekosystémů, jejich vývoje a možného vlivu záměru na tyto ekosystémy byly použity historické mapové zdroje, historické i současné letecké snímky a Vegetační mapy hl. m. Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Ke zpracování Dokumentace EIA, resp. samostatných odborných studií byly využity schválené výpočtové programy a byly použity aktuální platné metodické pokyny. Zpracovatel dále vycházel z legislativy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví platné v době zpracování Dokumentace EIA.

Zpracovatel Dokumentace uvádí, že rámci výpočtu hluku ze silniční dopravy bylo použito francouzské výpočtové metodiky. Uvedené informace v Dokumentaci je třeba doplnit a uvést na správnou míru, neboť tato metodika je doporučena pro výpočet hluku ze silniční dopravy, ale ne obecně a plošně pro všechny státy EU, jak to vyznívá z formulace v Dokumentaci. Především je doporučena státům nemajícím vlastní národní výpočtovou metodiku pro zpracování strategických hlukových map ve smyslu směrnice č. 2002/49/EC. Vzhledem k použité metodice bylo v rámci požadavků na dopracování Dokumentace požadováno a provedeno i pilotní porovnání výsledků matematických modelů s reálně naměřenou hodnotou. Tím bylo možné matematický model nastavit tak, aby tyto hodnoty co nejvíce korelovaly. Tím je možné minimalizovat rozdíly mezi emisními parametry vozidlového parku v ČR a emisními parametry implementovanými v této metodice a výpočtovém softwaru.

Připomínka je metodického charakteru a nemá přímý vliv na výsledky Dokumentace, neboť výsledky jsou spíše nadhodnocovány a tedy na straně bezpečnosti.

Ke zmiňovaným „terénním“ průzkumům prováděným v rámci biologického průzkumu území (sekce flóra a fauna) dotčeného stavbou (příloha H.10. Dokumentace) má zpracovatel posudku připomínky v kapitole II. posudku v části H Přílohy.

Jinak bez připomínek.

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace

Nejistoty a nedostatky ve znalostech shledává Dokumentace ve složitosti a významu posuzovaného záměru stavby jako součásti souboru staveb MO a LS, rozsahu posuzovaného území města, z nejistot vyplývajících z prodlužujícího se časového rámce prováděného procesu EIA (2005–2010), z časových nejistot realizace plánovaných záměrů, z hlediska vazeb k ostatním záměrům na území města, apod.

Dokumentace uvádí vznik další nejistot a neurčitostí při vlastním vyhodnocení, např. dopravní modely a z nich vyplývající modely hluku a znečištění ovzduší.

Při zpracování Dokumentace v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, byly použity technické podklady na úrovni technické studie (TST). Tyto podklady nejsou řešeny v takové podrobnosti, předpokládá se jejich zpřesňování v dalších fázích projektové dokumentace.

Dokumentace byla zpracována standardními metodickými postupy, které jsou popsány v jednotlivých částech nebo odborných přílohách.

Dokumentace identifikuje následující nedostatky ve znalostech, neurčitosti a nejistoty řešení:

Časový faktor použitých podkladů a plánované termíny stavby

V celé dokumentaci EIA platí uvažovaný předpoklad, že současný/výchozí stav dopravy je charakterizován rokem 2008, k tomuto datu se vztahují i použitá data z oblasti hluku a znečištění ovzduší charakterizující výchozí stav prostředí v Praze.

Co se týče stanovení výhledového stavu pro účely posuzování, byl výběr časového horizontu poměrně komplikovaný, a to zejména díky ÚPn hl. m. Prahy, jehož návrhové období se v době zpracování původní Dokumentace označovalo do roku 2010. Z důvodu termínových nejistot v podobě reality dokončování staveb však bylo doporučeno používat místo původního časového určení cílový stav (rok 2015) označení výhledový stav (po roce 2015), jako období, kdy dojde k dokončení NKS.

Termínové nejistoty se týkají také předpokládaných termínů zahájení a ukončení realizace stavby. Dokumentace EIA z března 2008 předpokládala zahájení stavby MO č. 0081 v roce 2011 a ukončení v roce 2015. Z důvodu objektivních příčin spojených s přípravou a realizací staveb NKS však došlo v průběhu dopracování Dokumentace EIA k výraznému časovému posunu plánovaných termínů stavby. Předpokládané realizační termíny dle kapitoly B.I.8 Dokumentace jsou pro zahájení stavby rok 2015 a pro dokončení stavby rok 2018.

Návrhy stavebního záměru MO ve variantách 3, 4 a 5

V této části se zpracovatel posudku zabývá problematikou podkladů pro hodnocení variant stavby, jejichž návrh pochází od občanských sdružení „Atelier životního prostředí“ (OS AŽP) a „Za naši budoucnost“ (OS ZNB). Problematika těchto posléze zamítnutých aktivních variant je velmi podrobně řešena v rámci kapitoly B.I.5 až B.I.7 Dokumentace. Technické ověření variant vypracované na podkladu ideového návrhu OS (viz samostatná příloha H.8 - Doklady) provedené projektovými kancelářemi Mott MacDonald Praha spol. s r.o. a Satra s.r.o. v podobě technické studie bylo představiteli obou OS odmítnuto (viz příloha H.8).

Od kapitoly B.II. Dokumentace byly proto řádně posuzovány pouze aktivní varianty 1 a 2/2-O.

Dopravně-organizační opatření a provozní nejistoty

Zpracovatel Dokumentace upozorňuje, že při prověření standardních technických prostředků vedoucích ke snížení negativních vlivů dopravy z navrhovaných staveb na životní prostředí byly stále překračovány platné hygienické limity, z tohoto důvodu se přistoupilo k hledání změn nikoliv pouze technického, ale zejména koncepčního dopravně-organizačního rázu. Navrhovaná opatření tohoto typu jsou technicky velmi náročná řešení, která povedou vedle zvýšení investičních a provozních prostředků ale zejména k nutnosti koncepčních změn v celém dopravním systému.

Proto byl navrhovaný rozsah tzv. optimalizačních opatření (kompletní seznam je uveden v kapitole D.IV. Dokumentace) předložen ke schválení v rámci kompetencí Rady hl. města Prahy. Usnesení Rady Hl. m. Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2010 se schválením navrhovaných optimalizačních opatření je uvedeno v samostatné příloze H.7 – Doklady.

Organizace realizace stavby

V podkladech na úrovni technické studie nejsou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby s přesným plošným určením pozemků využitelných v rámci zařízení staveniště (stavební dvory, deponie a mezideponie stavebního materiálu), trasy přesunu stavebního materiálu a odvozu přebytku výkopku mimo území stavby), nasazení stavební techniky (počet a typy), časová etapovost realizace stavby. Není ani přesně lokalizována skládka pro uložení přebytku výkopů. S ohledem na časovou aktuálnost provozovaných skládek v době realizace stavby bude tak učiněno v dalším projekčním stupni, stejně tak bude aktuálně projednán způsob přepravy (uvažuje se např. s možností lodní přepravy).

Demografické údaje

Údaje o celkovém počtu obyvatel v jednotlivých domech dotčených městských částí pro účely hlukové a rozptylové studie a hodnocení zdravotních rizik byly poskytnuty odborem informatiky MHMP. Počty obyvatel v jednotlivých domech jsou platné k červenci 2009. Použitá data nezahrnují obyvatele dojíždějící do řešeného území za prací nebo jinak se tam dočasně vyskytující. Uvažování jsou tedy pouze obyvatelé žijící v zájmovém území, kteří jsou dlouhodobě vystaveni vlivu podmínek životního prostředí.

Ve výhledovém období po roce 2015 však může dojít ke změnám v rozložení obyvatelstva v zájmovém území. Z uvedené skutečnosti vyplývají neurčitosti pro hodnocení zdravotních rizik ve výhledovém období.

Zábor půdy

Uvedené hodnoty v kapitolách týkajících se záboru půdy je nutné chápat jako orientační. Přesná velikost dočasných i trvalých záborů bude upřesněna v rámci projektové dokumentace stavby pro územní rozhodnutí.

Odpady

Podobně jako v předchozí části je na tom problematika odpadů. Přesná kvantifikace bude provedena až po výběru varianty trasy MO. V dokumentaci jsou množství a skladba odpadu z provozu na MO stanoveny na základě analogie s provozem na dálnici.

Voda

Zpracovatel Dokumentace podotýká, že v hydrologickém modelovém řešení vystupuje neurčitost ve stanovení hranic dotčené části povodí, které jsou konstruovány z map 1: 5 000. Jedná se ovšem o silně urbanizované území, kde vliv zástavby nebo odkanalizování v relativně plochém území mohl přinést posun od orografické rozvodnice. Vzhledem ke skutečnosti, že navrhované změny se dotýkají relativně nepatrné části plochy celkového povodí Rokytky či Vltavy, potenciálně vnesená řádová chyba by neměla podstatně ovlivnit celkové hodnocení.

Hluk

V současné etapě přípravy navrhovaného záměru nejsou k dispozici údaje o dodavateli stavby, jeho strojového parku, POV, harmonogramu a postupu prací, které by umožnily podrobně stanovit hlukové zatížení při výstavbě.

Pro vyhodnocení hlukové situace nebyly k dispozici detailnější technické podklady o navazujících komunikacích, například napojení MO a Vysočanské radiály, ulice Pobřežní IV-sever. Dále nebyl k dispozici detailní model terénu po realizaci všech uvažovaných staveb.

V současné etapě přípravy navrhovaného záměru nejsou k dispozici podrobné projektové a technické údaje pro výpočty ze stacionárních zdrojů, například z proudových ventilátorů instalovaných v tunelech pro zajištění dostatečného přívodu čerstvého vzduchu.

Ovzduší

Vliv stavby MO na ovzduší je posuzován v takové fázi zpracování projektové přípravy záměru, kdy ještě nejsou přesně známy všechny údaje, které by umožňovaly přesné vyhodnocení tohoto vlivu. Z toho vyplývá řada nejasností a neurčitostí, které budou postupně řešeny až v dalších fázích projektové přípravy.

Předpokládané nejistoty pramení zejména ze stanovení dopravních zátěží na komunikacích ve výhledovém časovém horizontu, predikce dopadů regulačních opatření na výslednou úroveň dopravní zátěže, odhadu imisního pozadí ve výhledovém roce 2015, prognózy skladby vozového parku ve výhledovém roce 2015, stanovení koncentrací znečišťujících látek ve výhledovém časovém horizontu pomocí emisně-imisního modelování.

Zdravotní rizika

Nejistoty uváděné v Dokumentaci vyplývají jak z údajů o expozici, tak z použití některých referenčních hodnot a postupů, které vycházejí ze současného, ještě stále neúplného poznání chování různých látek v životním prostředí a jejich působení na zdraví člověka. Tyto nejistoty podrobně rozebírá Studie hodnocení zdravotních rizik v kapitole V. Analýza nejistot.

Jde o spolehlivost použitých výstupů hlukové a rozptylové studie, znalosti hlukového a imisního pozadí v dané lokalitě a údajů o exponované populaci. S tím je spojena i aplikace vztahů mezi expozicí a účinkem hluku a škodlivin v ovzduší získaných ze zahraničních epidemiologických studií.

Komentář zpracovatele posudku:

Specifikované nejistoty odpovídají stupni projektové přípravy, resp. úrovni zpracování podkladových materiálů.

Dokumentace konstatuje, že v průběhu zpracování hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se nevyskytly takové nedostatky nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou formulaci konečných závěrů pro posuzované varianty. I přes výše uvedené nedostatky ve znalostech a neurčitost, které se při zpracování Dokumentace vyskytly, je úroveň údajů a z nich plynoucích závěrů a doporučení dostačující k naplnění příslušných ustanovení zákona č. 100/2001 Sb. Zpracovatel posudku se s tímto tvrzením ztotožňuje.

Identifikované nepřesnosti lze dále řešit v dalších fázích projektové přípravy po výběru finální varianty trasy MO na základě detailních výsledků a podkladů, např. formou detailních studií

(akustická studie, rozptylová studie pro fázi výstavby, dendrologická studie atp.), upřesnění záborů pozemků, množství produkovaných odpadů apod.

ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Cílem této kapitoly Dokumentace je klasifikace vlivů variant záměru stavby na jednotlivé složky životního prostředí. Pro sjednocení přístupu jsou uvedeny dvě metodické tabulky. V první jsou klasifikovány vlivy stavby na životní prostředí z hlediska fáze realizace, způsobu interakce, vratnosti děje, doby trvání, pravděpodobnosti výskytu, součinnosti s jinými vlivy a velikostí vlivu. Ve druhé, pro hodnocení velikosti vlivu, je uvedena 5členná stupnice hodnocení staveb a činností.

E.1 Klasifikace vlivů stavby na životní prostředí

V dané podkapitole jsou z metodického hlediska podrobně rozebrány výše uvedené dvě tabulky. Zpracovatel Dokumentace ve stručnosti klasifikuje základní vlivy stavby na životní prostředí.

E.2 Přehled hodnocených vlivů a variant

Zpracovatel Dokumentace se věnuje popisu nulové varianty versus aktivních variant.

Kostatuje, že nulová varianta není trvale pro budoucnost jak dotčeného území Prahy 8 a 9, tak i celého města perspektivní variantou. Rovněž studie v podobě modelování dopravní situace prokázaly, že stávající stav dopravní obslužnosti vyžaduje do budoucna progresivní zásah, protože stávající systém kolabuje už při dnešním provozu.

Z tohoto důvodu by NKS pro svou klíčovou funkci v systému celého města měl být dokončen a ucelen ve všech svých plánovaných etapách (stavbách), aby bylo současně možné účinně aplikovat připravovaná velkoplošná dopravní omezení.

Dokumentace se v podkapitole E.2.2.1. věnuje vyhodnocení vlivů jednotlivých aspektů životního prostředí pro aktivní varianty 1, 2 a rovněž pro nulovou variantu 0 (dále v textu značeny V1, V2 a V0).

Dokumentace ve svém hodnocení dospěla k následujícím výsledkům při porovnání variant 0, 1 a 2:

Vlivy na obyvatelstvo - zdravotní rizika

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0) přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

Vlivy na obyvatelstvo – vlivy na řidiče a dopravní nehodovost

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0) přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

Vlivy na obyvatelstvo – sociální a ekonomické vlivy

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
------------------	--

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s většími výhradami (V0)
přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (realizace stavby)
přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0)
přijatelné s velkými výhradami (V1 a V2)

Vlivy na hlukovou situaci

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (období výstavby)
přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0)
přijatelné s velkými výhradami (V1 a V2)

Vlivy na vodu – povrchová voda

Hodnocení vlivu: přímý a trvalý (zanedbatelný kvalitativní i kvantitativní vliv)
Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (všechny varianty)

Vlivy na vodu – podzemní voda

Hodnocení vlivu: přímý a trvalý (předpoklad pouze kvantitativního vlivu)
Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0 a V1)
přijatelné s většími výhradami (V2)

Vlivy na půdu

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (období realizace stavby)
přímý a trvalý (půdorys záboru dokončené stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné (V0)
přijatelné s většími výhradami (V1)
přijatelné s dílčími výhradami (V2)

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Hodnocení vlivu: přímý a trvalý (realizace stavby a těleso dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné (V0)

přijatelné s dílčími výhradami (V1)
přijatelné s většími výhradami (V2)

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – ZCHÚ

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (po dobu výstavby)
nepřímý a trvalý (provoz stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0)
nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V1)
přijatelné s většími výhradami (V2)

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – VKP, ÚSES

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (po dobu výstavby)
nepřímý a trvalý (provoz stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0)
Nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V1)
přijatelné s většími výhradami (V2)

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – fauna a flóra

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (po dobu výstavby)
nepřímý a trvalý (provoz stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0)
přijatelné s většími výhradami (V1)
přijatelné s dílčími výhradami (V2)

Vlivy na antropogenní systémy - budovy

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (s negativním efektem pro majitele
bouraných objektů)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0)
přijatelné s většími výhradami (V1 a V2)

Vlivy na antropogenní systémy - historické, kulturní a archeologické památky

Hodnocení vlivu: nepřímý a trvalý

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (všechny varianty)

Vlivy na krajinu a funkční využití - estetická kvalita území a krajinný ráz

Hodnocení vlivu: přímý a trvalý (realizace stavby a těleso dokončené stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (V0)
přijatelné s velkými výhradami (V1)
přijatelné s dílčími výhradami (V2)

Vlivy na krajinu a funkční využití území – rekreační hodnoty území

Hodnocení vlivu: přímý a trvalý

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami (všechny varianty)

Vlivy na krajinu a funkční využití - doprava a její plynulost

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (negativní v období výstavby)

přímý a trvalý s vysokou užitečností (pozitivní po dokončení stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0)
přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

Vlivy na krajinu a funkční využití - dopravní infrastruktura a rozvoj Prahy

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (v období výstavby)
přímý a trvalý při provozu (všechny varianty)

Hodnocení přijatelnosti řešení: nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami (V0)
přijatelné s dílčími výhradami (V1 a V2)

Technické, ekonomické a administrativní vlivy - investiční náklady

Hodnocení vlivu: přímý a dlouhodobý (úvěrování stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s většími výhradami (V1 a V2)

Technické, ekonomické a administrativní vlivy - technické řešení stavby

Hodnocení vlivu: přijatelné s dílčími výhradami (V1)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s většími výhradami (V2)

Provozní nároky – energetické nároky

Hodnocení vlivu: přijatelné s dílčími výhradami (V1)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s většími výhradami (V2)

Na závěr hodnocení přijatelnosti/nepřijatelnosti variant 0, 1 a 2 jsou pro doplnění uvedena stanoviska obdržena k oznámení i dokumentaci EIA.

V oznámení EIA se žádná z institucí nevyjádřila záporně k oběma aktivním variantám a současně žádná instituce nepreferuje nulovou variantu.

V dokumentaci EIA žádné z obdržených stanovisek nepodporuje jednoznačně pouze variantu V1 nebo nulovou variantu. V uvedených stanoviscích převládají argumenty pro pozitivní hodnocení varianty V2.

Optimalizovaná varianta 2 (značena 2-O) vznikla až v procesu dopracování Dokumentace EIA; je odvozená z technického řešení navrhovaného variantou V2 v původní dokumentaci EIA.

V následující podkapitole uvádí zpracovatel Dokumentace vyhodnocení vlivů jednotlivých aspektů životního prostředí samostatně pro aktivní variantu 2-O.

Zdravotní rizika

Hodnocení vlivu: přímý a střednědobý (realizace stavby)
přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)

Hodnocení přijatelnosti řešení: přijatelné s dílčími výhradami

Ovzduší

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	přijatelné s dílčími výhradami

Hluk

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (realizace stavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	přijatelné s dílčími výhradami

Dopravní nároky a dopravní infrastruktura

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (negativní v období realizace stavby) přímý a trvalý s vysokou užitečností (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	přijatelné s dílčími výhradami

Vlivy na krajinu a funkční využití - dopravní infrastruktura a rozvoj Prahy

Hodnocení vlivu:	přímý a střednědobý (období výstavby) přímý a trvalý (provoz dokončené stavby)
Hodnocení přijatelnosti řešení:	jednoznačně přijatelné

E.3 Rekapitulace vlivů a hodnocených variant

Kapitola provádí semikvantitativní porovnání posuzovaných variant ve výhledovém období po roce 2015.

V této podkapitole bylo provedeno také hodnocení aktivních variant 1, 2 a 2-O z hlediska technické proveditelnosti a ekonomické náročnosti. Z hodnocení vyplynulo, že varianta 2 je v porovnání s variantou 1 mírně příznivější, výraznější posun však představuje optimalizovaná varianta V2-O. V případě této varianty se jedná o návrh, který rozvíjí řešení reprezentované variantou V2 a přijetím optimalizačních opatření upravuje přijatelnost záměru z hlediska vlivu na životní prostředí při zachování funkčních požadavků stavby.

Celkové hodnocení na základě tabulární porovnání posuzovaných variant předpokládaných vlivů záměru ve výhledovém období po roce 2015 je provedeno v podkapitole E.4.

E.4 Celkové hodnocení**Hodnocení variant V0**

Nulová varianta byla zpracovatelem Dokumentace pro budoucnost dotčeného území i celého města označena jako nejméně perspektivní varianta.

Hodnocení varianty V1 a V2

Zpracovatel Dokumentace shrnuje provedené analýzy a srovnání napříč dokumentací EIA následovně:

U varianty 1 jsou významné zejména dlouhodobé negativní vlivy, které jsou spojovány s trvalým záborem části území Bílé skály (PP, na níž se vztahuje výjimka ze zákona č.114/1992 Sb.), 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 1 oproti variantě 2 předpokládá trvalé zhoršení stávajícího stavu imisní zátěže u portálu tunelu v území se zástavbou (lokalita Košínska) a zhoršení hlukové situace v Povltavské ul., která by se projevila také v areálu FN Na Bulovce.

S ohledem na výše uvedené a s uvážením časového měřítka dlouhodobého vlivu a užítku provozované stavby MO hodnotí zpracovatel Dokumentace jako výhodnější variantu 2. Tato varianta je preferována i ve stanoviscích obdržенých od dotčených orgánů státní správy a samosprávy.

Hodnocení varianty V2-O

Z celkového hlediska hodnocení vlivů záměru na životní prostředí Dokumentace konstatuje, že realizací navrhované trasy komunikace MO ve variantě zahrnující optimalizační opatření (V2-O) ve výhledovém období po roce 2015 ve srovnání se stavem bez realizace hodnoceného záměru dojde k pozitivnímu posunu z hlediska kvality životního prostředí jak v území dotčeném umístěním posuzované stavby MO č. 0081, tak zejména z hlediska zlepšení celkového stavu životního prostředí obyvatel v centrální části Prahy.

Řešení navrhované variantou 2-O stavby MO č. 0081 je hodnoceno z hlediska celkového hodnocení vlivu na životní prostředí při zachování požadované funkce jako nejvhodnější a je navrhováno k další přípravě pro realizaci.

Hodnocení vlivu na území centrální části Prahy

Hlavním významem posuzovaného záměru stavby MO č. 0081 a souvisejících úseků staveb MO č. 0094 a č. 8313 Libeňská spojka je dle autorů Dokumentace celopražský kontext těchto staveb. Nerealizace souboru staveb tj. MO stavby 0081 a 0094 a LS, jako nedílné součásti NKS je z hlediska životního prostředí v hlavním městě Praze nejméně vhodnou variantou. Úseky zatížené průjezdnou dopravou a pomalými pohyby vozidel na nekapacitních komunikacích v centrální části Prahy i v okolí předmětných staveb by i nadále byly vedeny uvnitř obytné zástavby a zásadně by tak přispívaly k hlukové a imisní zátěži obyvatelstva ve městě.

V důsledku zprovoznění hodnocených staveb MO a LS dochází k přerozdělení intenzit dopravy. Nové trasy sběrných komunikací sníží dopravní zátěže stávající uliční sítě a tím přispějí ke snížení imisní a hlukové zátěže v širším území města, zejména v jeho centrální části. Ke snížení celkové imisní a hlukové zátěže ve městě přispívá i plynulost dopravy a vedení značné části tras NKS v tunelech.

Realizací staveb MO a LS budou vytvořeny dostatečné podmínky k zahájení plošné regulace dopravy v centrální oblasti Prahy s pozitivním vlivem na rozvoj MHD. Nezanedbatelným přínosem posuzovaných staveb je možnost řešení problematiky tzv. Severojižní magistrály. Dalšími přínosy je zvýšení bezpečnosti provozu, snížení nehodovosti a zranění, úspora PHM, úspora času na dopravu, kvalita dopravy, apod.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Dokumentace poskytl v této kapitole dostatečná srovnání jednotlivých variant záměru, ze kterých lze vyvodit patřičné závěry. Zároveň uvedl argumenty, které vedly k preferenci jednotlivých variant z jednotlivých hledisek hodnocení.

Zpracovatel posudku je v převážné části hodnocení velikosti vlivu na jednotlivé složky životního prostředí stejného názoru jako zpracovatel Dokumentace.

Odlíšného hodnocení by zpracovatel posudku užil v případě hodnocení vlivu na faunu, flóru a ekosystémy. Konkrétně jde o přijatelnost řešení, kdy jsou v rámci hodnocení vlivu na tuto složku jako „přijatelné řešení s důležitými výhradami“ označeny varianty V0 a V2. Zpracovatel posudku by jako přijatelné řešení bez výhrad označil pouze nulovou variantu.

Jde však o subjektivní názor a čistě formální výhradu, která neovlivní celkové hodnocení Dokumentace či záměru.

Na základě hodnocení zpracovatele Dokumentace doporučuje zpracovatel posudku realizaci varianty 2-O (za předpokladu realizace optimalizačních opatření).

Pro možnou minimalizaci vlivů na krajinný ráz a funkčnost N4/4 – Vltava však doporučuje zvážit 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.

Jinak bez připomínek.

ČÁST F – ZÁVĚR

Zpracovatel Dokumentace v kapitole F uvádí, že 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 Městský okruh stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka, jeví jako přijatelný v podobě optimalizované varianty řešení V2-O (s tunelem pod Bílou skálou) navrhované stavby. A to za předpokladu, že budou realizována všechna navrhovaná opatření uvedená v předkládané dokumentaci, která budou v dalších stupních přípravných prací upřesněna a na základě znalostí vyplývajících z prováděných detailních průzkumů rozvíjena.

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

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

Specifikum stavby MO spočívá v tom, že tato stavba je v návrhu všech svých hodnocených variant řešení umístěna do prostředí, které svými stávajícími parametry již v současnosti nesplňuje hygienické podmínky kladené na kvalitu životního prostředí u hluku a znečištění ovzduší stejně jako u většiny

území centrální Prahy. Obecně je proto třeba hledat optimální řešení, které by při splnění požadované funkce vyvolávalo minimální dopad stavby na životní prostředí.

Nerealizace souboru staveb tj. MO stavby 0081 a 0094 a LS, jako nedílné součásti 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 snižují dopravní zátěže stávající uliční síť a tím přispívají ke snížení imisní a hlukové zátěže v širším území města, zejména v jeho centrální části. Současně vytvoří podmínky pro účinnou regulaci dopravy.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku pouze podotýká, že předložená Dokumentace posouzení vlivu záměru dopravní stavby Městského okruhu č. 0081 na životní prostředí byla zpracována s ohledem na maximální koordinaci s ostatními v území připravovanými stavbami obdobného charakteru (tj. MO stavba č. 0094 a Libeňská spojka stavba č. 8313), a to jak z hlediska jednotné úrovně podkladů tak i rozsahu řešení a součinnosti posuzovaných vlivů.

Zpracovatel posudku souhlasí se závěry zpracovatele Dokumentace v tom, že jako nejpříjemnější se z hodnocených variant jeví optimalizovaná varianta 2. Zároveň však zpracovatel posudku doporučuje zvážit 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.

Jinak bez připomínek.

ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Kapitola G předložené Dokumentace EIA se věnuje závěrečnému shrnutí netechnického charakteru. V úvodu kapitoly je uveden popis záměru spolu se stručnou charakteristikou posuzovaných variant a navazujících staveb; text je vhodně doplněn obrázkem současného stavu nadřazeného komunikačního systému v Praze.

Kapitola G Dokumentace dále uvádí rozbor problematiky vlivu na zdraví obyvatel – na hluk a na ovzduší. Dále jsou stručně shrnuty zjištěné vlivy záměru na přírodní složky životního prostředí – ekosystémy, flóru, faunu, krajinu, půdu a vodu. Poslední tematický celek kapitoly G je věnován rozboru celkového vlivu záměru na hl. m. Prahu.

Hlavním významem posuzovaného záměru stavby MO č. 0081 a souvisejících úseků staveb MO č. 0094 a č. 8313 Libeňská spojka je celopražský kontext těchto staveb. V případě, že nebude realizován navrhovaný soubor staveb, který je nedílnou součástí NKS, jeví se předkládaný záměr sám o sobě z hlediska životního prostředí v hlavním městě Praze jako nepříliš příznivý.

Jako nejpříznivější varianta ve srovnání s nulovou variantou bez realizace záměru se jeví varianta 2 - optimalizovaný výhledový stav (varianta 2-O) s realizací souboru zásadních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru za účelem regulace a snížení emisí z dopravy v centru města.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá ke kapitole G zásadní připomínky.

Zpracovatel posudku se shoduje s hodnocením zpracovatel Dokumentace. Na základě předložených argumentů doporučuje zpracovatel posudku k dalšímu zpracování variantu 2-O, která se z posuzovaných variant jeví jako nejvýhodnější. Zároveň však zpracovatel posudku doporučuje prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc-Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku ve směru Pelc-Tyrolka – Balabenka by v km cca 1,4-2,0 přecházela do hloubeného tunelového úseku. Po překrytí této části by bylo možné využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky, či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.

ČÁST H - PŘÍLOHY

Údaje, které doplňují obsah Dokumentace, kopie dokumentů, vizualizace s 3D zobrazením jsou uvedeny v textových a grafických přílohách, jak v rámci celkového hodnocení (souhrnného hodnocení souboru staveb MO 0081, 0094 a LS 8313), tak i v samostatných přílohách této Dokumentace H.1.–H.10. Dokumentaci dále vhodně doplňuje animace provozovaného souboru staveb uložená na DVD.

Souhrnná část Dokumentace EIA je pak komplexní studií dokumentující soubor posuzovaných staveb jako celek a dopravní situaci z hlediska jejího vlivu na životní prostředí širokého zájmového území hlavního města Prahy.

Seznam volných příloh Dokumentace k záměru stavby MO č. 0081:

- A.-G. Celkové hodnocení
- H.1. Dopravně-inženýrské údaje
- H.2. Hluková studie
- H.3. Modelové hodnocení kvality ovzduší
- H.4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy
- H.5. Posouzení vlivu stavby na hydrogeologické poměry v blízkosti projektované stavby
- H.6. Fotodokumentace a vizualizace záměru
- H.7. Doklady a vypořádání připomínek pro dopracování dokumentace
- H.8. Výkresy technického řešení
- H.9. Expertní posudky
- H.10. Biologický průzkum území dotčeného výstavbou

H.1. Dopravně-inženýrské údaje

Přílohu H.1 zpracovala Technická správa komunikací hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství v červenci 2009 pod vedením Ing. L. Pivce, odpovědným řešitelem byl Ing. Jiří Zeman.

Se stavbou Městského okruhu č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka byla zároveň posuzována stavba č. 8313 LS, neboť na pedmětnou část MO č. 0081 konstrukčně navazuje a funkčně s ní souvisí. Dopravní řešení variant obou staveb bylo tedy posuzováno v jejich vzájemné součinnosti.

Hlavním částí této přílohy byly modelové podklady prověřující dvě varianty vedení MO pro stavbu č. 0094. ve variantách V2 a T1. Stavba č. 0081 byla zpracována v rámci posuzované dopavně-inženýrské studie inavriantně, neboť z dopravního hlediska nedochází mezi variantou č. 1 a variantou č. 2 (resp. 2-O) k zásadním změnám. Jedná se o detailní dopravně-inženýrské podklady pro výhledové stavy komunikační sítě; všechny varianty byly prověřovány pro výhledové období (po roce 2015).

Výhledový stav tedy představuje stav naplnění předpokladů z hlediska očekávaného celkového počtu přítomných osob, rozmístění dopravního aktivít dle ÚPn a dokončení sítě hlavních komunikací. Po dosažení tohoto výhledového stavu (které může nastat o cca 5–10 let později než byl deklarovaný horizont „2015“) se dnes předpokládá již jen pozvolný vývoj intenzit automobilové dopravy.

Výpočty intenzit na komunikačních sítích byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy automobilové dopravy metodou užívanou v TSK-ÚDI.

Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy dopravy s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady. Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno vyrovnání na pět iterací.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k uvedené příloze žádné zásadní připomínky. Dopravní data zpracovával subjekt, který je považován za oprávněnou autoritu pro zpracování dopravních studií a je garantem vstupních dat pro území hlavního města.

H.2. Hluková studie

Předmětem předkládané studie bylo její dopracování a rozšíření na základě požadavků MŽP. Studie slouží jako součást a odborný podklad Dokumentace EIA podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí pro stavbu č. 0081 a zabývá se přehledovým posouzením jednotlivých posuzovaných stavů akustické situace. Větší část podstatné textace studie, a také většina výsledků a závěrů, byla převzata do textu Dokumentace EIA.

Komentář zpracovatele posudku

K danému materiálu má zpracovatel posudku následující připomínky, či doplňující a zpřesňující informace, členěné dle kapitol akustické studie.

Kapitola 13.4. Protihlukové clony

Zpracovatel posudku upozorňuje, že navrhované protihlukové stěny o výškách až 8 m jsou již velmi technicky náročně realizovatelné, a to nejen vzhledem k povětrnostním podmínkám a jejich možnému založení, ale i např. při umístění na mostní konstrukci vzhledem k jejímu statickému i dynamickému zatížení.

Z uvedených důvodů bude nutné v dalších stupních projektové dokumentace konkrétní rozsah protihlukových clon upřesnit a optimalizovat jejich parametry.

Kapitola 14.1. Metodika výpočtu

Zpracovatel akustické studie uvádí, že bylo použito francouzské výpočtové metodiky NMPB-Routes-96. Uvedené informace je třeba doplnit, neboť tato metodika je doporučena pro výpočet hluku ze silniční

dopravy, ale ne obecně a plošně pro všechny státy EU, jak to vyznívá z formulace v Akustické studii. Je pouze doporučena státům nemajícím vlastní národní výpočtovou metodiku pro zpracování strategických hlukových map ve smyslu směrnice č. 2002/49/EC. Vzhledem k použité metodice bylo v rámci požadavků na dopracování Dokumentace provedeno v akustické studii i porovnání výsledků matematických modelů s reálně naměřenou hodnotou a tím matematický model bylo možné případně nastavit výpočtový model do maximální korelace jednotlivých výsledků. Tímto postupem je možné nastavit výpočtový model a minimalizovat tak rozdíly mezi emisními parametry vozidlového parku v ČR a emisními parametry implementovanými v této metodice a výpočtovém softwaru. Použitá metodika spíše nadhodnocuje výsledky, což však není v daném případě na závadu, neboť výsledky jsou spíše na straně bezpečnosti.

Kapitola 14.3. Výpočty hluku v bodech

V kapitole by bylo vhodné používat přesnější formulace pro „vypočítané hodnoty hluku“, kdy v rámci výpočtu jsou již vyjádřeny ekvivalentními hladinami akustického tlaku A.

Kapitola 14.5. Výpočty hluku na fasádě

U 3D obrázku prezentujícího zasažení fasád jednotlivých objektů by bylo vhodné doplnit barevnou legendu zasažení fasád a také popis, zda se jedná o výstup pro denní dobu či dobu noční.

Kapitola 16. Šíření hluku do areálu Fakultní nemocnice Na Bulovce

Tabulky prezentované v této kapitole by měly být podrobněji popsány, neboť z uvedených výstupů a popisů není jednoznačně zřejmé, že se jedná o vyhodnocení úbytků resp. přírůstku vlivu variant vůči nulovému stavu.

Prezentované obrázky hlukových map by bylo vhodné doplnit barevnou legendou vyjadřující jednotlivá pásma v dB a dále popisem, zda se jedná o prezentovaný stav v denní či noční době.

Kapitoly 18-20

V kapitolách 18-20 došlo pravděpodobně k posunu v číslování tabulek, a proto řešitel uvádí špatné odkazy na tabulku 18 (správně by měl být uveden odkaz na tabulku 19), tabulku 19 (správně 20), tabulku 20 (správně 21), tabulku 22 (správně 23) a tabulku 25 (správně 26).

Kapitola 20.2.11. Výpočty hluku z dopravy po veřejných komunikacích

Tabulka 24 není v kapitole detailně popsána. Není zde vysvětlena např. zkratka PV a ani sloupec Celkem. Z uvedených údajů se lze jen domnívat, co hodnoty ve sloupci PV vyjadřují. V kapitole není dále vysvětleno z jakých podkladů byly celkové intenzity vozidel za 16 hodin použity, resp. stanoveny. Dále z tabulky není zřejmé, jaké hodnoty vyjadřuje předpokládaná $L_{Aeq,16h}$ (dB) u komunikace; zda se jedná o emisní hodnotu komunikace. Uvedenou skutečnost by měl řešitel akustické studie detailněji popsat.

Kapitola 20.2.12. Výpočty hluku z dopravy po objízdnych trasách

Podobně jako u předchozí kapitoly není v kapitole detailně popsána tabulka 25. Není zde vysvětlena např. zkratka PV a ani sloupec Celkem. Z uvedených údajů se lze jen domnívat, co hodnoty ve sloupci PV vyjadřují. V kapitole není dále vysvětleno z jakých podkladů byly celkové intenzity vozidel za 16 hodin použity. Dále z tabulky není zřejmé, jaké hodnoty vyjadřuje Odhad nárůstu L_{Aeq} - zda se jedná o nárůst emisní hodnoty komunikace nebo o emisní hodnoty. Uvedenou skutečnost by měl řešitel akustické studie detailněji popsat.

Kapitola 20.3.11. Výpočty hluku z dopravy po veřejných komunikacích

Tabulka 29 není v kapitole detailně popsána. Není zde vysvětlena např. zkratka PV a ani sloupec Celkem. Z uvedených údajů se lze jen domnívat, co hodnoty ve sloupci PV vyjadřují. V kapitole není

dále vysvětleno z jakých podkladů byly celkové intenzity vozidel za 16 hodin použity. Dále z tabulky není zřejmé, jaké hodnoty vyjadřuje předpokládaná $L_{Aeq,16h}$ (dB), zda se jedná o emisní hodnotu komunikace. Uvedenou skutečnost by měl řešitel akustické studie detailněji popsat.

Kapitola 20.3.12. Výpočty hluku z dopravy po objízdných trasách

Tabulka 31 není v kapitole detailně popsána. Není zde vysvětlena např. zkratka PV a ani sloupec Celkem. Z uvedených údajů se lze jen domnívat, co hodnoty ve sloupci PV vyjadřují. V kapitole není dále vysvětleno z jakých podkladů byly celkové intenzity vozidel za 16 hodin použity. Dále z tabulky není zřejmé, jaké hodnoty vyjadřuje Odhad nárůstu L_{Aeq} - zda se jedná o nárůst emisní hodnoty komunikace, nebo o imisní hodnoty. Uvedenou skutečnost by měl řešitel akustické studie detailněji popsat.

Kapitola 21. Měření hluku

U výpočtového bodu MMI je rozdíl mezi naměřenou a vypočtenou hodnotou v noční době 8 dB. Uvedenou skutečnost by měl autor akustické studie okomentovat, proč v tomto výpočtovém bodě dochází k tak významnému rozptylu hodnot.

Celkově lze konstatovat, že posuzovaná akustická studie je zpracována na velmi dobré odborné úrovni, neobsahuje žádné koncepční chyby nebo nedostatky, které by měly vliv na výstupy zpracované Dokumentace, či vliv na celkové hodnocení záměru a zcela jednoznačně na základě provedených výpočtů z akustického hlediska doporučuje „Optimalizovaný výhledový stav“.

Veškeré výše uvedené připomínky u jednotlivých kapitol studie jsou pouze formálního charakteru a nemají přímý vliv na výstupy zpracované studie a na celkové hodnocení záměru, pouze snižují vypovídací schopnost předloženého materiálu.

Na základě připomínek a prostudování předložené Dokumentace zahrnuje zpracovatel posudku do připomínek stanoviska následující opatření:

1. V dalších stupních projektové dokumentace provést detailní návrhy protihlukových opatření a optimalizaci rozsahu navrhovaných protihlukových clon.
2. V dalších stupních projektové dokumentace vyhodnotit a optimalizovat především rozsah protihlukových opatření v místech překročení hygienických limitů (viz tabulka 47 Akustické studie) tak, aby překročení bylo v rámci optimalizovaných protihlukových opatření co nejnižší.
3. Na základě upřesněných vstupních podkladů (technologie stavby, nasazení a typy stavebních mechanismů atd.) bude nutné v dalších stupních projektové dokumentace vyhodnotit a posoudit problematiku hluk ze stavební činnosti včetně přepravních tras a případně i zdrojových, či cílových míst této přepravy, resp. lokalit předpokládaných překladišť.

H.3. Modelové hodnocení kvality ovzduší

Příloha H.3 Modelové hodnocení kvality ovzduší je společným hodnocením rovněž pro stavbu LS č. 8313. Vzhledem k tomu, že stavba č. 8313 LS prostorově i funkčně bezprostředně souvisí se stavbou Městského okruhu č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka, nelze účinky vlivů vyvolané jednotlivými stavbami v zájmovém území jednoznačně odlišit. Zpracovatel Dokumentace a modelového hodnocení kvality ovzduší proto řešil problematiku znečištění ovzduší vyvolaného automobilovou dopravou na navrhovaných komunikacích v území pro model vzájemné součinnosti vlivů obou těchto staveb.

Modelové hodnocení kvality ovzduší zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. v říjnu roku 2010 pod vedením Ing. Václava Píší, CSc.

Studie je rozčleněna do 8 hlavních částí: Úvod, Vstupní údaje pro modelové výpočty, Metodika výpočtu, Výsledky modelových výpočtů, Porovnání variant výstavby Městského okruhu, Opatření pro snížení imisní zátěže v okolí hodnocených silničních staveb, Vliv stavebních prací při výstavbě MO (stavby č. 0081) na kvalitu ovzduší a Závěr.

V úvodu jsou stručně shrnuty informace o záměru a hodnocených variantách a cíle předkládané studie. Kapitola 1. Vstupní údaje pro modelové výpočty poskytuje přehled o zvolené síti referenčních bodů, informace o základních klimatologických a rozptylových podmínkách (větrná růžice), včetně charakteristiky zdrojů znečišťování ovzduší a výpočtu emisní bilance pro jednotlivé řešené stavy ve výhledovém horizontu.

Rozptylová studie obsahuje i poměrně detailní popis metodiky výpočtu (kapitola 2), včetně výčtu imisních limitů (kapitola 2.2).

Výsledky modelových výpočtů jsou zpracovány postupně pro každý z hodnocených polutantů (oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM_{10} , suspendované částice frakce $PM_{2,5}$ a benzo(a)pyren), a to pro všechny studované varianty. U oxidu dusičitého u PM_{10} byly hodnoceny průměrné roční koncentrace i maximální hodinové koncentrace, u benzenu a u $PM_{2,5}$ průměrné roční koncentrace. Pro benzo(a)pyren byly hodnoceny příspěvky automobilové dopravy k celkové imisní zátěži průměrných ročních koncentrací.

Kapitola porovnání variant porovnává rozdíly jednotlivých variant v pěti lokalitách podél trasy posuzované stavby formou rozdílových koncentrací pro jednotlivé polutanty a varianty a zároveň provádí kvantifikaci expozice obyvatelstva jednotlivým koncentracím. Z porovnání vyplývá, že jednotlivé varianty se z hlediska imisní zátěže obyvatel liší jen velmi mírně. Z výsledků modelových výpočtů uvedených v kapitole 3 následně vyplynulo, že po zprovoznění MO se v jeho blízkosti očekává překročení imisních limitů suspendovaných částic PM_{10} jak v případě ročních, tak i 24hodinových koncentrací. Lokálně se očekává i překročení limitu pro hodinové koncentrace NO_2 .

Z tohoto důvodu studie dále řešila problematiku opatření pro snížení imisní zátěže v okolí posuzovaných staveb. Z výsledků studie pak vzešla sestava opatření pro tzv. Optimalizovaný výhledový stav. Následně byly provedeny modelové výpočty produkce emisí a imisní situace ve výhledovém stavu po realizaci posuzovaných staveb za současného předpokladu uplatnění tohoto souboru opatření pro širší oblast od centra Prahy po ul. Průmyslovou, aby bylo možné vyjádřit vliv dopravního řešení i z hlediska změn v okolních částech města.

Z výsledků modelových výpočtů v rámci samostatné studie Souhrnného hodnocení Souboru staveb MO č. 0081, č. 0094 a LS č. 8313 vyplývá, že při uplatnění těchto opatření lze očekávat splnění imisních limitů s výjimkou 24hodinových koncentrací PM_{10} (dojde však ke snížení plošného rozsahu oblastí s překročením tohoto limitu), s výjimkou lokálního překročení maximální krátkodobé hodinové koncentrace NO_2 v blízkosti tunelu Blanka a k místním překročením limitu pro roční koncentrace PM_{10} přímo v prostoru komunikace a MÚK.

Studie dále hodnotí vlivy výstavby na znečištění ovzduší. Celkově vliv prací označuje za relativně významný. Očekává se nárůst imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých koncentrací oxidu dusičitého a suspendovaných částic.

Studie je vhodně doplněna odbornými a grafickými přílohami – podklady pro větrání tunelů, předpoklady pro výhledový stav kvality ovzduší v území po roce 2035 a dále rozsáhlou výkresovou

částí, která mapuje imisní zatížení jednotlivými polutanty pro všechny posuzované varianty a hodnocené stavy a uvádí i rozdílové mapy srovnávající optimalizovaný výhledový stav a nulový stav.

Komentář zpracovatele posudku:

Modelové hodnocení kvality ovzduší je zpracováno velmi kvalitně. Zpracovatel studie neopomněl uvést všechny potřebné vstupy pro výpočet emisního a imisního zatížení. Výstupy jsou prezentovány ve formě přehledných map s pásmy koncentrací jednotlivých polutantů doplněných slovním komentářem pro jednotlivé posuzované stavy.

Zpracovatel posudku pouze podotýká, že v textu chybí popis, jakým způsobem byly určeny emisní faktory pro benzo(a)pyren v roce 2015. V emisní studii byl uvažován jako výhledový stav rok 2015. Program MEFA 06 emisní faktory pro B(a)P nepočítá, program MEFA 02 počítá emisní faktory pro B(a)P do roku 2010.

Dále není jasné, jakým způsobem byla v případě benzo(a)pyrenu do modelových výpočtů zahrnuta také sekundární prašnost z automobilové dopravy.

Jinak bez připomínek.

H.4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy

Příloha H.4 Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí dopravy je rovněž společná pro stavbu MO č. 0081 a stavbu LS č. 8313.

Stavba č. 8313 LS prostorově i funkčně bezprostředně souvisí se stavbou Městského okruhu č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka-Balabenka, nelze tedy účinky vlivů vyvolané jednotlivými stavbami v zájmovém území jednoznačně odlišit. Autorizovaný zpracovatel vlivů na veřejné zdraví proto řešil problematiku hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší vyvolaných automobilovou dopravou na navrhovaných komunikacích v území ve vzájemné součinnosti vlivů obou těchto staveb.

Hodnocení zdravotního rizika hluku z automobilové dopravy pro obyvatele zájmového území bylo provedeno na základě výstupů akustické studie. Při kvantitativním hodnocení rizika bylo použito standardních doporučených postupů v zemích EU, tedy vztah expozice a účinku. Z výsledků studie vyplynulo, že nejhorší situace z hlediska zdraví obyvatel panuje v současném stavu, kdy dopravní hluk dosahuje úrovně, při které může být u významného procenta obyvatel příčinou obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky včetně zvýšeného rizika kardiovaskulárních onemocnění. Ve výhledu dochází u obou posuzovaných variant (byly posuzovány varianty 1 a 2 v kombinaci s různými variantami navazující stavby č. 0094) k mírnému zlepšení situace; z původních 13 % obyvatel vystavených vysoké hlukové expozici v současném stavu dochází k poklesu cca na 10 %, u optimalizované varianty 2 dokonce až na 7 %.

V případě rizik znečištění ovzduší je situace ve výhledu poněkud horší. Již samotná rozptylová studie poukazuje na skutečnost, že v hodnoceném území bude stejně jako v jiných frekventovaných částech Prahy předpokládaná úroveň znečištění ovzduší představovat ve všech hodnocených variantách (varianty 1 a 2 v kombinaci s různými variantami navazující stavby č. 0094) významné zdravotní riziko s nepříznivými dopady na úmrtnost a nemocnost zejména více citlivých skupin obyvatel. Ze zdravotního rizika lze považovat za nejzávažnější složku znečištění ovzduší suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$.

Jako závěrečné doporučení zpracovatele studie je na základě posouzení zdravotních rizik způsobených hlukem a znečištěním ovzduší uvedeno, že jednoznačně vyplývá doporučení realizovat variantu optimalizovaného výhledu. Dále je doporučeno, aby se v imisně a hlukově více zatíženém území v bezprostřední blízkosti nových komunikací neplánovala nová obytná zástavba; v tomto smyslu je

rovněž poukázáno na nutnost prověření a přehodnocení územního plánu dotčeného území Městských částí Prahy 8 a 9.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Posudku považuje rozsah a obsah této přílohy za dostatečný.

Studie je zpracována svědomitě, staví na podkladech akustické a rozptylové studie a splňuje všechny atributy Hodnocení zdravotních rizik – je provedena podle standardních evropských metod hodnocení a je vypracována autorizovanou a odborně způsobilou osobou.

Bez připomínek.

H.5. Posouzení vlivu stavby na hydrogeologické poměry v blízkosti projektované stavby

Posouzení hydrogeologických poměrů v zájmovém území má charakter orientačního hydrogeologického posouzení, které je založené především na vyhodnocení již existujících dat a podkladů (především IG a HG mapy Prahy 1 : 5 000). Soupis veškerých použitých podkladů je pečlivě doložen v edné z vodních kapitol (kapitola 3.1.). V rámci posouzení byla rovněž provedena rešerše archivních geologických dokumentací z databáze ČGS – Geofondu ČR včetně dokumentace vybraných archivních sond. Studie je podložena rekognoskací území a autoři se snažili získat co nejvíce informací o existenci případných vodních zdrojů v území záměru.

Zvýšenou pozornost věnovali autoři studie srovnání variantních řešení stavby 0081, a to především v souvislosti s plánovaným tunelem a problematikou podzemní vody. Závěr byl pro obě varianty poměrně vyhovující; ani jedna varianta nemá z hydrogeologického hlediska významnější limitující kritérium, které by vylučovalo její realizaci.

Z veškerých získaných údajů byly dále autory vymezeny zóny podél trasy projektovaného úseku MO, kde lze s největší pravděpodobností očekávat významnější kvantitativní ovlivnění hydrogeologických poměrů – na základě tohoto vymezení byl v závěru studie (v kapitole 7) navržen předběžný hydrogeologický monitoring, a to zvláště pro fázi před zahájením výstavby, pro fázi samotné výstavby a pro fázi provozu záměru. Jednotlivé požadavky stanovené v návrhu monitoringu jsou zároveň součástí návrhu stanoviska.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Posudku považuje rozsah a obsah této přílohy za dostatečný.

Příloha je vhodně doplněna přílohou hydrogeologických pasportů jednotlivých úseků trasy MO, dále mapovými přílohami geologických a hydrogeologických poměrů (a to jednak souhrnně pro celé zájmové území, dále pak zvláště pro obě zvažované varianty 1 a 2/2-O) a přílohami s archivními materiály (dokumentace archivních sond a laboratorní analýzy podzemní vody).

Zpracovatel posudku neshledal při podrobném prostudování HG posouzení území záměru žádné pochybení či nedostatky, tudíž nemá připomínek.

Příloha H.6. Fotodokumentace a vizualizace záměru

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel Posudku považuje rozsah a obsah této přílohy za přiměřený. Příloha je dále vhodně doplněna videosouborem, který byl připraven pro celý soubor staveb MO.

Dále bez připomínek.

H.7. Doklady a vypořádání připomínek pro dopracování dokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

Příloha obsahuje soubor dokumentů a vyjádření ke stavbě č. 0081 Městského okruhu v průběhu celého procesu EIA. Součástí přílohy tedy jsou veškeré podrobné údaje k průběhu zjišťovacího řízení – přehled stanovisek dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a občanských sdružení a veřejnosti, závěr zjišťovacího řízení a vypořádání připomínek k oznámení záměru. Dále jsou součástí přehled účastníků řízení a stanoviska dotčených orgánů k dokumentaci EIA z března 2008 včetně vypořádání připomínek k stanoviskům.

Zároveň je součástí rovněž stanovisko MHMP, stavebního odboru, k jednotlivým variantám z hlediska územního plánu a stanovisko MHMP, odboru ochrany prostředí, k lokalitám Natura 2000.

Dle názoru zpracovatelského týmu posudku dokumentace adekvátně zareagovala na všechny relevantní a zásadní připomínky k původní dokumentaci a vypořádala všechny požadavky příslušného orgánu na dopracování této dokumentace. Navíc velmi přehledně se vypořádala i s problematikou, že tato stavba není pouze izolovanou stavbou se schopností správně v kontextu města fungovat samostatně, ale je součástí souboru staveb MO, který zapadá do celkové koncepce NKS. Takže dokumentace byla sice předložena dle jednotlivých staveb a tedy i na hodnocenou stavbu č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka, ale v souhrnných částech jsou definovány vlivy, především v širším kontextu města, které bude mít tato stavba jako součást komplexu staveb MO 0094,0081 a LS, které jsou řešeny také v jednotlivých předložených dokumentacích a které navazují na ostatní stavby MO.

Jinak bez připomínek.

H.8. Výkresy technického řešení

Příloha H.8 dokládá celkem 21 následujících výkresů:

- H.8.1 Situace – varianta č. 1, 1 : 5 000
- H.8.2 Situace – varianta č. 2 a 2-O, 1 : 5 000
- H.8.3 Podélný profil – varianta č. 1, levý a pravý jízdní pruh, 1 : 10 000/1 000
- H.8.4 Podélný profil – varianta č. 2 a 2-O, pravý jízdní pruh, 1 : 10 000/1 000
- H.8.5 Podélný profil – varianta č. 2 a 2-O, levý jízdní pruh, 1 : 10 000/1 000
- H.8.6 Vzorový příčný řez hlavní trasy, 1 : 100
- H.8.7 Vzorové příčné řezy křižovatkových větví, 1 : 100
- H.8.8 Charakteristické příčné řezy ChPR 1 – ChPR 7, 1 : 200
- H.8.9 Charakteristické příčné řezy ChPR 8 – ChPR 14, 1 : 200
- H.8.10 Charakteristické příčné řezy ChPR 15 – ChPR 18, 1 : 200
- H.8.11 Charakteristické příčné řezy ChPR 18 – ChPR 21, řez masivem Bílé skály, 1 : 200
- H.8.12 Charakteristické příčné řezy – řez tunelem (var. č. 2 a 2-O), 1 : 200
- H.8.13 Situace – varianta č. 3, 1 : 5 000
- H.8.14 Situace – varianta č. 4, 1 : 5 000
- H.8.15 Situace – varianta č. 5, 1 : 5 000
- H.8.16 Podélný profil – varianta č. 3, 1 : 5 000/ 500
- H.8.17 Podélný profil – varianta č. 4, 1 : 5 000/ 500
- H.8.18 Podélný profil – varianta č. 5, 1 : 5 000/ 500

H.8.19 Vzorový příčný řez, 1 : 100

H.8.20 Charakteristické příčné řezy, 1 : 200

H.8.21 Situace optimalizačních opatření (var. č. 2 a 2-O), 1 : 5 000

Komentář zpracovatele posudku:

Ke grafické interpretaci nemá zpracovatel posudku žádné připomínky. Mapy jsou opatřeny základními atributy, jako je legenda či měřítko a jsou předloženy v patřičné kvalitě.

Chybí pouze odkaz na zdroj, ze kterého byly převzaty mapové podklady, resp. ortofotomapa.

Zpracovatel posudku upozorňuje, že výřezy umístované do textu Dokumentace z mapových podkladů často postrádají tyto atributy, zejména pak severku a jsou proto částečně matoucí. Jde o formální pochybení, které nemá vliv na celkové hodnocení Dokumentace či jejích samostatných příloh.

Jinak bez připomínek.

H.9. Expertní posudky

Trasové a technické řešení variant stavby MO č. 0081 bylo posuzováno ve vzájemné součinnosti se stavbou Libeňské spojky, stavba č. 8313.

Posuzováno bylo celkem pět variant vedení stavby MO č. 0081 Pelc-Tyrolka-Balabenka a LS č. 8313. Dvě varianty (V1 a V2) vycházejí z platného územního plánu a tři varianty (V3, V4 a V5) vycházejí z návrhu občanských sdružení.

Příloha zahrnuje celkem tři expertní posudky:

1/ Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVÚT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Posuzuje varianty z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že varianty V1 a V2 snižují dopravní zatížení v ulici V Holešovičkách pouze částečně, avšak zajišťují dopravní propojení nabídkou kapacity podle potřeb vyčíslených dopravně-inženýrskými výpočty. Naopak varianty V3 a V4 s propojením MO a radiálního směru v jediné, velmi silně zatížené MÚK odlehčují oblasti ulice V Holešovičkách, přesouvají však velké zatížení na MÚK Košinka a MÚK Vychovatelna, kde vznikají kapacitní problémy jak na navrhovaných komunikacích, tak na komunikacích stávajících. Varianta 5 dopravně přenáší významné zátěže, avšak přináší sebou i velké kapacitní problémy ve všech místech napojení na povrchovou komunikační síť (MÚK Vychovatelna, MÚK Trója). Dále neumožňuje některé pohyby v MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK U Kříže.

2/ Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že všechny tři varianty dle podnětu občanských sdružení (V3, V4 a V5), které využívají pro naplnění tohoto záměru tunel Bulovku (přímé podzemní propojení mezi MÚK Vychovatelna a MÚK Košinka), vedou k neprojednatelným přeložkám inženýrských sítí, železniční

trati, rozsáhlým demolicím povrchové zástavby a značně velkým zásahům do chráněné přírodní památky Bílá skála (V3 a V4).

Technicky nejkontroverznější částí variant V3, V4 a V5 je tunel Bulovka a jeho napojení na MO. Z hlediska výškového vedení jednotlivých větví tunelu Bulovka a dodržení povolených spádů je návrh téměř nepřekonatelně limitován morfologií území, vzájemnými průplety tunelových větví a existencí železniční trati ČD. Z hlediska velikosti příčných řezů a souvisejících problémů při provádění tunelů bylo na základě zkušeností konstatováno, že rizika při realizaci tunelů mimořádné velikosti jsou značně vysoká.

Z technicky komplikovaného řešení vyplývá i mimořádná výše předpokládaných investičních nákladů variant V3, V4 a V5, které jsou oproti základním variantám V1 a V2 dvoj- až trojnásobně vysoké.

3/ Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními zpracovala Dopravní fakulta ČVUT. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Zpracovateli textu byl Prof. Ing. Pavel Příbyl, doc. Kristýna Neubergová a Dr. Zuzana Čarská.

Rozsáhlá riziková analýza provedená 26 odborníky z různých oborů se vztahem k uvedené problematice prokázala, že varianty V3, V4 a V5 představují kriticky rizikové projekty pro samosprávu a investora a navíc jsou i rizikové z hlediska bezpečnosti uživatelů.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k uvedené příloze žádné zásadní připomínky.

Expertní posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant V3, V4 a V5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, proto Dokumentace dále hodnotí pouze varianty V1 a V2.

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěry i doporučeními expertních posudků.

Příloha H.10. Biologický průzkum území dotčeného výstavbou

Účelem této samostatné přílohy bylo posouzení současného stavu životního prostředí v bezprostředním okolí stavby z hlediska fauny, flóry a dotčených ekosystémů. Celkový komentář zpracovatele posudku je uveden níže.

Komentář zpracovatele posudku:

Tato příloha má včetně fotodokumentace celkem 49 stran a byla zpracována na přelomu května/června 2005.

Již v samotném úvodu přílohy autoři uvádějí, že za účelem vlastního terénního průzkumu bylo vybráno celkem 12 stanovišť, jejichž poloha má být zakreslena v mapových přílohách. Ovšem tyto zmiňované přílohy nebyly zpracovatelem posudku objeveny, a to ani v samotné dokumentaci.

Ve výčtu významných prvků ÚSES v posuzovaném území na str. 3 a 4 přílohy H.10. chybí zmínka o lokálním biocentru L1/81 Bílá Skála, které je zmíněno v dokumentaci EIA v tabulce C.1.-2. na str. 119.

Popis a charakteristika dotčených VKP jsou velmi stručné a zasluhovaly by zřejmě více pozornosti ze strany zpracovatelů studie.

Co se týče kapitoly I.2.2. Fauna – bezobratlí, na úvod chybí údaje o metodice průzkumu, termínech průzkumů v terénu apod. Autoři studie vycházejí především z již provedených, publikovaných a několik let starých, tedy neaktuálních, záznamů a studií. Zpracovatel posudku upozorňuje v souvislosti s výčtem ohrožených druhů motýlů na str. 7 přílohy H.10. na skutečnost, že druh pouzdrovníčka

(*Coleophora pyrrhulipenella*) označený zpracovatelem Dokumentace jako ohrožený druh, nepožívá dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. statutu ohrožený druh. Tento druh byl pouze v rámci mapování motýlí fauny v ZCHÚ na území hl. m. Prahy označen jako indikátor 1. stupně a byl proto navržen k ochraně na stupni ohrožený.

Co se týče přehledu dalších zástupců bezobratlých (str. 20), zpracovatelé opět uvádějí, že údaje o výskytu druhů se podařilo získat studiem literárních pramenů (ovšem není ani uvedeno jakých konkrétních pramenů). Tyto údaje byly dle autorů studie rozšířeny o terénní průzkum (opět není uvedeno kdy a jakým způsobem průzkum proběhl), kdy bylo prováděno příležitostné sledování výskytu dalších druhů. Posuzovaný záměr typu „část městského okruhu“ by dle názoru zpracovatele posudku zasluhoval důkladnější průzkum alespoň v jarním a letním aspektu než pouhé příležitostné sledování.

V případě výčtu ptáků na str. 21 přílohy H.10. se jedná opět o podobný případ jako výše. Pro účely této studie bylo použito již provedené mapování publikované v roce 2002 v Atlasu hnízdního rozšíření ptáků v Praze. Z popisu mapování není patrné, jaké terénní práce a průzkumy zpracovatelé biologického průzkumu provedli. Navíc by bylo vhodné přiblížit nějakým vhodným mapovým podkladem rozvržení zmiňovaných mapových kvadrátů. Z poslední tabulky na str. 23 vyplývá, že zpracovatelé přílohy H.10. zastihli v zájmovém území při vlastních průzkumech pouze 6 druhů ptáků.

V tabulce na str. 24, která uvádí přehled zastížených savců v zájmovém území, se uvádí v posledním sloupci čísla lokalit. Vzhledem k tomu, že kapitolu věnovanou savcům neprovází žádný vysvětlující text či mapová příloha, není vůbec jasné, o jaké lokality se jedná.

Kapitola I.2.3. věnovaná flóře uvádí opět převzaté údaje z botanického mapování PP Bílá Skála, které bylo provedeno v roce 2001 pod vedením Špryňara a kol. Zpracovatelé studie poukazují na skutečnost, že byl proveden vlastní fytoocenologický průzkum vybraných lokalit; ovšem není opět uvedeno, kdy a jakým způsobem průzkum probíhal a na jakých lokalitách (rovněž chybí zákres lokalit do mapy území). Od str. 28 začíná podrobný popis lokalit mapovaných v rámci fytoocenologického průzkumu. Zpracovatel posudku postrádá mapu popisovaných stanovišť a nějaké celkové shrnutí, které vychází ze skutečností zjištěných během botanického mapování území.

Na str. 37 se v textu shrnujícím skutečnosti k flóře dotčeného území vyskytuje věta „Floristický průzkum provedený v trase úseku stavby č. 0081 Městského okruhu ukazuje, že nejhodnotnějším územím je lokalita PP Bílá Skála.“, což je poměrně v rozporu s textem na str. 25, kde se uvádí, že jako referenční chráněné území, kde bylo provedeno fytoocenologické mapování, bylo apriori zvoleno právě a pouze území PP Bílá Skála.

Dále bez připomínek.

OSTATNÍ PŘÍLOHY DOKUMENTACE EIA

Dokumentace je dále doplněna následujícími přílohami:

SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST (volná příloha)

Tato příloh obsahuje:

- Souhrnné hodnocení
 1. Dopravně-inženýrské údaje
 2. Hluková studie

3. Modelové hodnocení kvality ovzduší
 4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy
- DVD – audiovizuální prezentace souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky
 - CD – prezentace powerpoint souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky

SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313

– SOUHRNNÁ ČÁST (volná příloha)

Souhrnné hodnocení bylo vypracováno zpracovatelským kolektivem vedeným společností SATRA, spol. s r. o. a je doplněno samostatnými přílohami 1. Dopravně-inženýrské údaje, 2. Hluková studie, 3. Modelové hodnocení kvality ovzduší a 4. Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy. Dále je součástí tohoto hodnocení DVD – audiovizuální prezentace souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky a CD – prezentace powerpoint souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky.

Tento obsáhlý dokument uvádí základní charakteristiky sídelního útvaru Hlavního města Prahy, rozebírá dopravní problematiku města, dopravní politiku města, koncepce rozvoje dopravní obsluhy města, charakterizuje nadřazený komunikační systém a popisuje soubor staveb.

V analytické části obsahuje rozbor prognózy dopravy, hodnocení dopravního řešení, návazné problematiky s dopravou, regulace dopravy.

Dále charakterizuje vybrané dopravní stavy pro hodnocení vlivů na životní prostředí, jejich vlivy na stěžejní složky životního prostředí (hluk, ovzduší a zdravotní rizika), hodnotí ekonomické efekty souboru staveb a přínosy a důsledky souboru staveb v širším území.

Nedílnou součástí jsou odborná doporučení kolektivu zpracovatelů.

Na základě souhrnného hodnocení vlivů jednotlivých dopravních stavů, které mohou v hlavním městě Praze nastat a které byly posuzovány, lze konstatovat, že výrazně nejpříznivějším dopravním stavem z hlediska nejvýznamnějších složek životního prostředí (hluková zátěž, imise z ovzduší a vlivy na veřejné zdraví) je optimalizovaný výhledový stav. Tento stav je tvořen stavebními variantami T1 stavby č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka po přijetí optimalizačních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

Přehled navržených optimalizačních opatření:

- Využití nízkohlučných vozovek
- Výstavba protihlukových bariér výšky 3-8 m ve velkém rozsahu
- Izolační výsadba zeleně s protiprašnou funkcí
- Nucené odvětrání tunelů
- Čištění povrchu vozovek (proti víření prachu)
- Zavedení emisních zón pro vozidla EURO 4 uvnitř MO a EURO 3 na území celého zbytku Prahy bez SOKP

- Plošná regulace automobilové dopravy, omezení vjezdu nákladních vozidel nad 6 t do vnitřku MO, nad 12 t na MO, zavedení mýta pro všechny automobily uvnitř MO, zavedení mýta pro nákladní vozidla vně MO, zatraktivnění SOKP oproti MO (snížení mýta)
- Řízení rychlosti a skladby vozidel, např. v případě špatných rozptylových podmínek, nebo v noci

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) však 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).

Na základě výsledků modelových výpočtů je možné porovnat význam realizace Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) z hlediska imisních dopadů v hodnoceném území. V případě nerealizace MO je tento rozdíl vyjádřen srovnáním základního a nulového stavu, po dokončení Městského okruhu pak lze porovnat mezistav č. 3 (bez části SOKP) a výhledový stav. V obou případech je situace bez SOKP jednoznačně méně příznivá, přičemž větší negativní dopady by měla nerealizace SOKP při současné realizaci MO (tj. situace dle mezistavu č. 3). Z hlediska životního prostředí je nutné podniknout taková opatření, aby mezistav č. 3 nemohl nastat a doba trvání základního stavu byla minimální.

Souhrnná příloha řeší vlivy souboru posuzovaných staveb v širším území jde o území od centra města až po ul. Průmyslovou o rozloze cca 110 km² (MČ Praha 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 15) a soubor 413 200 obyvatel žijících v území řešeném akustickou studií, resp. 431 800 obyvatel v území řešeném rozptylovou studií.

Ovzduší

Z hlediska imisní zátěže obyvatel z ovzduší jsou nejvýznamnější prachové částice a oxid dusičitý. Z rozptylové studie souhrnného hodnocení vyplývá:

- Jednoznačně a s výrazným odstupem nejpříznivější je optimalizovaný výhledový stav.
- Rozdíly v průměrné zátěži obyvatel mezi ostatními stavy jsou poměrně malé. Více patrné jsou posuny mezi sousedními pásmy, kdy pro imisně příznivější stav je typický posun částí obyvatel o jedno pásmo směrem k nižším koncentracím.
- Za nejméně příznivý stav lze opět označit mezistav č. 3, dále se jako nepříznivý s malým odstupem jeví základní stav. Nulový stav se v průměru projevuje jako velmi mírně příznivější než stav výhledový. To je však dáno skutečností, že veškerý nárůst se projevuje uvnitř hodnocené oblasti, zatímco oblasti s poklesem imisní zátěže se nacházejí i mimo řešené území a nejsou tak do porovnání kompletně zahrnuty.

Zásadní snížení vlivu základních škodlivin z ovzduší na obyvatelstvo představuje až optimalizovaný výhledový stav. V případě optimalizovaného výhledového stavu lze očekávat splnění imisních limitů pro:

- Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého v celém řešeném území.
- Hodinové koncentrace oxidu dusičitého v celém širším okolí posuzovaných částí MO a LS (k překročení dochází lokálně v blízkosti tunelu Blanka).

- Průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} u veškeré obytné zástavby v okolí MO a LS – k překračování limitu bude docházet pouze v prostoru samotné komunikace či uvnitř mimoúrovňových křižovatek.

Pro 24hodinové koncentrace PM_{10} bude k překročení limitu docházet i při realizaci opatření:

- Limit 24hodinových koncentrací PM_{10} bude v území překročen i v nulovém stavu bez Městského okruhu. Jedná se o překročení vlivem jiných faktorů, zejména vlivem tzv. přirozeného pozadí, příspěvku prachových částic zvířených z volných ploch a dopravy mimo MO a LS.
- Realizace MO a LS přinese rozsáhlé snížení imisní zátěže 24hodinových koncentrací PM_{10} prakticky v celém širším centru města. Dojde sice k nárůstu koncentrací podél nových staveb, ale tento nárůst bude minimalizován prostřednictvím výše uvedených opatření. Realizací posuzovaných staveb při současném zavedení hodnocených opatření dojde na území města ke snížení plošného rozsahu oblastí s překročením imisního limitu.

Optimalizovaný výhledový stav je pak zcela přirozeně jednoznačně imisně nejpříznivější ze všech posuzovaných dopravních stavů. Z dalších srovnání lze souhrnně uvést:

- Nerealizace SOKP nebo jeho částí povede v řešené oblasti k nárůstu imisní zátěže a zvýšení rozsahu překračování imisních limitů.
- Stav při realizaci posuzované části MO a LS (tj. Výhledový stav) bez doprovodných opatření je celkově srovnatelný se stavem nulovým, tj. bez těchto staveb. Dojde spíše k přesunu oblastí se zvýšenou úrovní imisní zátěže.

Výsledky modelových výpočtů ukázaly, že pomocí soustavy vhodných opatření je možné dosáhnout podstatného snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území širšího centra Prahy. V tomto smyslu je pak ovšem nutno uvést, že realizace nadřazené komunikační sítě včetně posuzovaných MO a LS vytváří nutné předpoklady pro uplatnění těchto opatření, neboť vytváří nezbytné objízdné či páteřní trasy pro automobilovou dopravu, nezbytné pro zavedení příslušných regulací typu výkonového zpoplatnění a nízkoemisních zón.

Celkově je pak nutno – s ohledem na výrazný odstup Optimalizovaného výhledového stavu oproti stavům ostatním – zdůraznit zřejmý potenciál ke zlepšení kvality ovzduší pomocí soustavy vhodných technických, ekonomických a dopravně organizačních opatření. OVS představuje výsledný návrh „cílové řešení“ automobilové dopravy v prostoru Městského okruhu hl. m. Prahy.

Hluková zátěž

Hygienické limity hluku pro nové situace dopravních staveb a okolní chráněný venkovní prostor staveb činí $L_{Aeq} = 60$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq} = 50$ dB pro noční dobu. Je třeba zdůraznit, že v současné době pro tatáž místa platí limity hluku s uvažováním korekce na starou hlukovou zátěž, až do hodnot $L_{Aeq} = 70$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq} = 60$ dB pro noční dobu.

Pro porovnání variant z hlediska imise hluku jsou nejvýznamnější počty osob zasažených hlukem různých hladin. U navržených aktivních variant souboru staveb, resp. výhledového stavu bez optimalizace, je v porovnání s nulovou variantou zřejmý výrazný posuv velkého počtu obyvatel směrem k nižším hladinám, což znamená, že posuzované záměry jsou z hlediska ochrany před hlukem přínosem. Důvodem této skutečnosti je, že 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 nebo jsou současně navržena maximální protihluková opatření u komunikací. Další významné snížení počtů osob hlukem exponovaných osob přináší optimalizovaný výhledový stav.

Z výsledků modelových výpočtů je zřejmé, že z hlediska imise hluku lze doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby 0081 a stavbu 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby 0094 s optimalizujícími opatřeními.

Podél trasy posuzovaných staveb zůstává přes všechna prakticky realizovatelná protihluková opatření 29 v současnosti obydlených domů, v jejichž venkovním chráněném prostoru staveb budou překročeny výše uvedené limity hluku bez korekce na starou zátěž, která je podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. přiznána stavům vzniklým do 31. 12. 2000. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že při projektování vnitřních městských okruhů není reálné se těmto jednotlivým místům překročení limitu hluku důsledně vyhnout, zvláště v místech napojení okruhu na dosavadní silniční síť. Ve většině případů překročení limitu se jedná o snížení imise hluku v porovnání s nulovým stavem.

Pro snížení hluku šířeného do okolí posuzovaných staveb Dokumentace navrhuje všechny v současnosti dostupné prostředky – maximalizovaný rozsah tunelů, protihlukové clony na všech potřebných místech až do výšky 8 m, použití nízkohlučného povrchu vozovek a snížení rychlosti na všech úsecích mimo tunely na 50 km/h.

Zdravotní rizika

Na základě provedeného hodnocení zdravotních rizik v souhrnném hodnocení vyplývá:

- Vysoká úroveň současné i budoucí hlukové zátěže obytné zástavby zájmového území z automobilové dopravy. V současném stavu roku 2008 je zdravotně významné vysoké hlukové expozici nad 65/55 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době vystaveno cca 16 % obyvatel.
- V hodnocených dopravních stavech, které se liší stupněm dokončení nadřazené komunikační sítě na území Prahy, dochází podle výsledků akustické studie k mírnému snížení počtu obyvatel v nejvyšších hlukových pásmech expozice a tím i mírnému snížení souvisejících zdravotních rizik.
- Počet obyvatel exponovaných hladinám hluku nad 65/55 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době se ve výhledovém stavu po dokončení souboru staveb MO a kompletaci NKS sníží na cca 12 %, resp. 13 %.
- Počet obyvatel obtěžovaných a rušených hlukem z dopravy by se v teoretickém nulovém stavu bez realizace posuzovaných záměrů souboru staveb MO podobně jako v mezistavu č. 3, kdy by dokončený MO přebíral podstatnou část tranzitní dopravy (při nerealizovaném SO), snížil na cca 29 %, resp. 13 %.
- Výhledový stav bez dalších opatření k regulaci dopravy by přinesl jen malé další zlepšení se snížením procenta obyvatel obtěžovaných a rušených hlukem z dopravy ve spánku na 28 %, resp. 12 %.
- U nepříznivého vlivu dlouhodobé hlukové expozice na riziko kardiovaskulárních onemocnění teoreticky dochází v hodnocených stavech různého stupně dobudování nadřazeného

komunikačního systému ke snížení vůči současnému stavu o 11-31%, ve výhledovém stavu o 36 %.

- Stejně jako v jiných frekventovaných částech Prahy představuje i v hodnoceném území významné zdravotní riziko znečištění ovzduší, kde se jako nejvýznamnější škodliviny jeví pevné částice PM_{10} a $PM_{2,5}$ s prokázaným vztahem k úmrtnosti a nemocnosti na kardiovaskulární a respirační onemocnění a polyaromatické uhlovodíky, reprezentované benzo(a)pyrenem.
- Pro základní a nulový stav bez realizace záměrů je zde možné očekávat zvýšení rizika úmrtnosti dospělé populace cca o 4 %. Nejhorší situace vychází pro hypotetickou variantu tzv. kritického mezistavu č. 3, kdy by dokončený MO přenášel podstatnou část tranzitní dopravy při nerealizovaném SOKP.
- Pouhou realizací záměrů souboru staveb MO bez dalších opatření ke snížení emisí se ve výhledovém stavu v celkovém hodnocení míra rizika znečištění ovzduší v uvedených ukazatelích vůči výchozímu základnímu nebo nulovému stavu situace významně nezmění. Vůči základnímu stavu dojde k nepatrnému zlepšení, vůči nulovému stavu naopak k nepatrnému zhoršení.
- Výrazné zlepšení a snížení zdravotního rizika hluku i imisí ve srovnání s předchozími hodnocenými stavy přináší až optimalizovaný výhledový stav s realizací souboru zásadních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci a snížení emisí z dopravy v centru města.
- Procento obyvatel exponovaných vysokým hladinám hluku $> 65/55$ dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době se snižuje na 10 %, resp. 11 %.
- Riziko kardiovaskulárních onemocnění se teoreticky snižuje vůči současnému stavu roku 2008 téměř o polovinu.
- V souhrnu rozdíl mezi optimalizovaným výhledovým stavem a výhledovým stavem, tedy přínos opatření, uvažovaných k regulaci dopravy a snížení emisí, představuje podle kvantitativního odhadu u hodnoceného souboru populace u rizika hluku:
 - snížení procenta obyvatel exponovaných vysokým hladinám hluku $> 65/55$ dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době cca o 20 %, což představuje asi 10.000 obyvatel;
 - snížení rizika obtěžování a rušení spánku hlukem cca o 10 %, což představuje asi 11.000 obyvatel u obtěžování hlukem a 5.000 obyvatel u rušení hlukem ve spánku;
 - snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění o cca 18 %, což při současné incidenci infarktu myokardu u pražské populace představuje cca 2 onemocnění ročně.
- U rizika znečištění ovzduší v ukazatelích celkové úmrtnosti dospělé populace a výskytu chronických respiračních příznaků u dětí by se ve srovnání se základním stavem jednalo o snížení rizika cca o 12,4 %. Ve srovnání s nulovým stavem jde o snížení rizika cca o 10,6 %.
- Teoretická míra karcinogenního rizika imisí benzenu v ovzduší by se v hodnocené oblasti snížila vůči základnímu stavu o 26 %, riziko příspěvku polyaromatických uhlovodíků z hodnocené dopravy by se ve srovnání se základním stavem snížilo o 30 %. Ve srovnání s nulovým stavem jde o teoretický pokles rizika o 24 %, resp. 26 %.

- V souhrnu rozdíl mezi optimalizovaným výhledovým stavem a výhledovým stavem, tedy přínos opatření, uvažovaných k regulaci dopravy a snížení emisí, představuje podle kvantitativního odhadu u hodnoceného souboru populace u rizika imisí:
 - snížení počtu obyvatel exponovaných nadlimitní průměrné roční koncentraci PM_{10} cca o 12.550 obyvatel (ze 3,5 % na 0,5 %);
 - snížení o 10 předčasných úmrtí vlivem znečištěného ovzduší ročně;
 - prodloužení délky života u populace starší 30 let o 207 let teoreticky v průměru o 0,27 dne na 1 obyvatele a rok;
 - snížení počtu dní s chronickými respiračními příznaky u dětí ve věku 5-14 let o 10 540 dní za 1 rok v průměru o 0,3 dne na 1 dítě a rok;
 - snížení karcinogenního rizika imisí benzenu a benzoapyrenu cca o 25 %.

Uvedené výsledky kvantitativní charakterizace rizika jsou vzhledem k nejistotám pouze v rámci hrubého odhadu skutečného stavu. Přesto relativní srovnání jednotlivých variant vývoje dopravního systému jednoznačně prokazuje, že pouhou realizací plánovaných staveb bez souboru opatření ke snížení emisí z dopravy nedojde z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí z dopravy pro obyvatele centrální části Prahy k podstatnému zlepšení výchozí nepříznivé situace. Výrazné zlepšení situace pak přináší optimalizovaný výhledový stav.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k souhrnnému hodnocení výraznější připomínky, které by ovlivňovaly celkové hodnocení záměru či Dokumentace.

Jde o obsáhlý dokument, který rozebírá stěžejní problematiky hodnocení vlivu souboru posuzovaných staveb, jehož výsledky se promítaly i do vlastní Dokumentace a byly tak připomínkovány v rámci předchozích kapitol.

Shrnutí

Předložená Dokumentace předkládá velmi rozsáhlý soubor informací a faktů o stávající i variantní výhledové situaci po realizaci záměru. Vzhledem k tomu, že většina rozhodujících faktorů ŽP byla posuzována na straně bezpečnosti a s řádnou rezervou, lze připomínkové nepřesnosti v tomto stupni přípravy záměru považovat za méně významné.

Řada dalších vznesených připomínek byla spíše metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách doplněné Dokumentace EIA lze konstatovat, že podstatné informace pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dokumentaci obsaženy, odpovídají stupni projektové přípravy záměru. Jednotlivé připomínky mají opět spíše doplňující charakter.

Na drobné nedostatky Dokumentace bylo upozorněno v komentáři zpracovatele posudku k jednotlivým kapitolám doplněné Dokumentace EIA.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Připomínky zpracovatele posudku ke správnosti údajů jednotlivých kapitol Dokumentace jsou řešeny v předchozí kapitole II. 1. Úplnost Dokumentace. Tato kapitola se tedy zabývá především správností použitých metod hodnocení.

Dopravně-inženýrské podklady

Matrice dopravních vztahů, které byly v jednotlivých obdobích pomocí programového vybavení PTV-VISEM/VISUM rozvrhovány na předmětnou komunikační síť, byly vygenerovány podle údajů vycházejících z modelu pro hl. m. Prahu a jeho okolí. Model byl vypracován na základě výsledků řady speciálních dopravních a dopravně-sociologických průzkumů provedených v letech 1995–2005, na základě demografických údajů a na základě charakteristik dopravní obsluhy jednotlivých území.

Výpočty intenzit na komunikačních sítích byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy automobilové dopravy metodou užívanou v TSK-ÚDI.

Z hlediska časového horizontu byly posuzovány stavy k roku 2005 (2005-2008, současný stav) a výhledové dopravní stavy po roce 2015.

Použité označení „rok 2005“

Údaje pro "výchozí stav" (současný stav) byly doplněny o nasčítané intenzity k roku 2005. Dopravní výkon na komunikační síti hl.m. Prahy za období 2005–2008 vzrostl o 6 %, mezi roky 2008–2009 se nárůst výrazně zpomalil. Na jednotlivých úsecích ve sledované oblasti města intenzity dopravy většinou stagnovaly nebo mírně rostly, lokálně došlo i k drobným poklesům. Pro účely porovnání návrhového stavu se skutečným výchozím stavem považuje Dokumentace EIA vzhledem k výše uvedeným malým změnám intenzity současného stavu k roku 2005 za aktuální. Tento postup je z hlediska porovnání výhledových dopadů automobilové dopravy na životní prostředí se současným stavem na straně bezpečnosti, nebo při případné aktualizaci intenzit by se vzhledem k mírně rostoucímu trendu intenzit nejspíš dosáhlo nepatrně příznivějšího vzájemného poměru mezi výhledem a současným stavem.

Použité označení "po roce 2015"

Období označené v dopravně inženýrských podkladech „cílový stav - rok 2015“ představuje období „po roce 2010“, po návrhovém období ÚPn, tedy výhledový stav hlavní komunikační sítě města, zahrnující kompletní oba okruhy, všech sedm radiál a obě spojky. Rozvoj území se předpokládal dle ÚPn k jeho návrhovému horizontu, navíc byl doplněn alespoň částečný odhad rozvoje na plochách v ÚPn označených jako výhled „po roce 2010“ a navýšení dopravních vztahů směřujících do pražské aglomerace z vnějšího území.

Výhledový stav představuje stav naplnění předpokladů z hlediska očekávaného celkového počtu přítomných osob, rozmístění dopravního aktivní dle ÚPn a dokončení sítě hlavních komunikací. Po dosažení tohoto výhledového stavu (které může nastat o cca 5–10 let později než byl deklarovaný horizont „2015“) se dnes předpokládá již jen pozvolný vývoj intenzit automobilové dopravy, prezentovaný výše uvedenými orientačními koeficienty pro období vzdálený výhled / výhled.

Vyslovené závěry zpracovatel Dokumentace průběžně konzultoval s Útvarem rozvoje hlavního města, který je v současné době garantem dopravně inženýrských výpočtů pro horizonty ve vazbě na ÚPn. ÚRM ve svém vyjádření 4884/2009 mimo jiné konstatuje, že označení „výhledový stav“ je označení adekvátní, postihující míru časové neurčitosti naplňování území a více odpovídající územnímu plánu jako nabídce k využití území.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k použitým postupům v rámci stanovení zatížení dopravní sítě žádné připomínky. Dopravní data zpracovával subjekt, který je považován za oprávněnou autoritu pro zpracování dopravních studií a je garantem vstupních dat pro území hlavního města.

Vliv záměru na akustickou situaci

K výpočtům hluku byl použit software LimA 7812, verze 5.1 C, určený hlavně pro tvorbu strategických hlukových map. Pro výpočet hluku ze silniční dopravy byla použita metodika NMPB-Routes-96, která je evropskou směrnicí č. 2002/49/EC týkající se hodnocení a řízení hluku v životním prostředí (*Directive of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the Assessment and Management of Environmental Noise*) doporučena pro výpočet hluku ze silniční dopravy.

Při výpočtu hladin akustického tlaku je respektována sférická divergence, pohlcování zvuku při šíření ve vzduchu, pohlcování zvuku při šíření nad pohltným povrchem, odrazy zvuku do zvoleného řádu a ohyb zvuku.

Pro posouzení počtu osob zasažených hlukem různých hladin každou obydlenu budovu byly v celém rozsahu mapového výřezu akustickým modelem počítány hodnoty imise hluku podél celého půdorysu a ve všech patrech. Použitá metodika předpokládá rovnoměrné přiřazení rozložení obyvatel domu k hodnotám imise vypočítaným ve více blízkých bodech po celém obvodu domu. Metodika je v Evropě běžně používána i pro účely strategických hlukových map a poskytuje realistické údaje o počtech osob zasažených hlukem.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá k použitému výpočtovému produktu žádné připomínky. Jedná se o standardně využívaný program pro výpočet hluku.

Směrnice č. 2002/49/EC doporučuje NMPB – Routes – 96 jako výpočtovou metodiku pro strategické hlukové mapování v případě, že jednotlivé země nemají vlastní výpočtovou metodiku. V rámci výpočtu bylo provedeno alespoň základní měření pro srovnání vypočtené a naměřené hodnoty a případné korekci výpočtového modelu a přizpůsobení emisním parametrům vozidlového parku v ČR. Ve většině případů francouzská metodika spíše nadhodnocuje výsledky. Což je v daném případě na straně bezpečnosti.

Připomínka je metodického charakteru a nemá přímý vliv na výsledky a celkové hodnocení záměru.

Vliv záměru na ovzduší

Pro výpočet znečištění ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Pro výpočty emisí byl použit model MEFA-06, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR.

Komentář zpracovatele posudku:

Použité metody jsou vhodné. Zpracovatel posudku nemá k použitému výpočtovému postupu a modelům žádné připomínky.

Hodnocení zdravotních rizik

Při hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin z dopravy, které je obsahem samostatné přílohy Dokumentace, byly použity postupy vycházející ze standardní metodiky hodnocení zdravotních rizik (Health Risk Assessment). Tato metoda je využívána především při přípravě podkladů ke stanovení přípustných limitů škodlivých látek v prostředí. U hluku a škodlivin v ovzduší se závaznými hlukovými a imisními limity stanovenými k ochraně zdraví je obsahem hodnocení vlivů na veřejné zdraví především podání informace o zdravotním významu posuzovaných faktorů, popis podkladů a postupů použitých při stanovení jejich limitů a o vyhodnocení možných zdravotních dopadů příspěvku záměru a celkové expozice obyvatel zájmového území. Význam má toto hodnocení i pro porovnání jednotlivých variant dopravního řešení a přínosu navržených opatření.

Metodika hodnocení zdravotních rizik je v ČR předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb. a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky MZ č. 353/2005 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nemá ke zvolené metodice hodnocení zdravotních rizik žádné připomínky.

Flóra, fauna, ekosystémy, ÚSES

Podklady pro získání podkladu pro hodnocení flóry a fauny v záměrem dotčeném území byly získány z literárních podkladů, z dat získaných pomocí síťového mapování a vlastního terénního průzkumu, přímého pozorování, sledování pobytových stop a nálezů uhynulých živočichů. Lze očekávat, že v území byla doložena většina zde rostoucích nebo v minulosti zde zjištěných druhů cévnatých rostlin. Pravděpodobnost zjištění dalších druhů, zejména zvláště chráněných druhů rostlin je nepravděpodobné.

Pro studium ekosystémů, jejich vývoje a možného vlivu záměru na tyto ekosystémy byly použity historické mapové zdroje, historické i současné letecké snímky a Vegetační mapy hl. m. Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Byl proveden botanický a zoologický průzkum, ostatní údaje byly získány rešerší z dostupných podkladů a je prezentován ve formě samostatné přílohy Dokumentace H.10., kterou zpracovatel Posudku komentuje v předchozím textu.

Nedostatkem hodnocení vlivů na faunu a flóru je již dříve zmiňovaná absence výsledků zpracovatelem provedených fytoecologických průzkumů a biologického hodnocení, resp. údajů o tom, kdy tyto průzkumy probíhaly, jakým způsobem a jaký aspekt z hlediska ročního období byl hodnocen.

Pro účely procesu EIA pokládáme vstupní informace a způsob hodnocení vlivu záměru na výše uvedené složky životního prostředí za dostatečné.

Ostatní kapitoly Dokumentace byly zpracovány na základě podrobného vyhodnocení informací o místních podmínkách získaných studiem archivních podkladů, návštěvou dotčených úřadů a příslušných institucí a terénní rekonoskace. Po pečlivé analýze všech informací, podkladů a na základě četných konzultací bylo hodnocení provedeno odbornou úvahou a kvalifikovaným odhadem.

Shrnutí

Uváděné informace a použité metody hodnocení jsou pro předkládaný záměr vhodné a dostatečné. Použité metody i celkovou koncepci zpracování Dokumentace EIA považuje zpracovatel posudku za adekvátní charakteru záměru a jeho lokalizaci.

3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých dokumentacích EIA každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a 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 Libeňské spojky. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování EIA 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 nadřazeného komunikačního systému Prahy (stavby Městského okruhu, Silničního okruhu kolem Prahy, 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 ÚPn
- Optimalizovaný výhledový stav - cílový stav ovlivněný souborem technických a organizačních opatření

Na základě celkového hodnocení vlivů jednotlivých dopravních stavů, které mohou v hlavním městě Praze nastat a byly posuzovány, lze konstatovat, že **výrazně nejpříznivějším dopravním stavem z hlediska nejvýznamnějších složek životního prostředí (hluková zátěž, imise z ovzduší a vlivy na veřejné zdraví) je optimalizovaný výhledový stav**. Tento stav je tvořen stavebními variantami T1 stavby č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka po přijetí optimalizačních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr MO č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála byl posuzován ve čtyřech aktivních výhledových variantách technického řešení. Rozdíly mezi těmito variantami nebyly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí výrazné. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů

není ani zásadní rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb).

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

Optimalizovaný výhledový stav představuje výsledný možný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru Městského okruhu hl. m. Prahy.

Z vlastních variálních 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 – V1. Zpracovatel posudku nedoporučuje realizaci variant bez optimalizačních opatření. Varianty 3-5 byly vyloučeny na základě expertních studií.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Uvedený záměr nebude mít vliv na životní prostředí přesahující státní hranice.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z Dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území ke stavbě.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S opatřeními navrhovanými v doplněné dokumentaci EIA autor posudku souhlasí. Formulace některých opatření byla v návrhu stanoviska pouze mírně upravena, většina připomínek však byla převzata do návrhu stanoviska beze změn.

V rámci zpracování posudku byl návrh stanoviska doplněn o několik dalších opatření, např. i těch, která byla zahrnuta v původním textu Dokumentace, ale nepromítla se do kapitoly D.IV.

Zpracovatel posudku pokládá za nezbytné doplnit následující opatření k minimalizaci či kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí/lidské zdraví:

Základní projektová opatření

- Dokumentace v kapitole D.IV.5 nastiňuje problematiku dořešení problémů na související komunikační síti, zejména pak zatížení komunikace V Holešovičkách. Představuje problematiku tzv. Čimické radiály, která by měla sloužit jako doplňující radiála k Prosecké radiále a přináší výčet navrhovaných, nebo již prováděných protihlukových opatření v ulici V Holešovičkách. Zpracovatel posudku považuje za vhodná řešení. Tato řešení uvádí zpracovatel do návrhu stanoviska příslušného orgánu jako Jiná opatření.
- V předstihu před zahájením stavby MO bude nezbytné zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané mimoúrovňové křížení s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v Dokumentaci.
- V dalších stupních projektové přípravy zvolit vhodnější architektonické řešení pro lávku ve stopě Korábské schody – U Meteoru. Jednodušší přemostění a konstrukčně subtilnější řešení by mělo zohlednit náročný objekt u Grabovy vily, respektovat kvalitní dřeviny v severní parkové ploše.
- 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.

Technická opatření

Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

Období přípravy a realizace stavby

Opatření proti emisím do ovzduší

- V dalších stupních projektové přípravy upřesnit prostorové nároky a situování technického a technologického zázemí pro větrání tunelů a předpokládané vyústění větracích komínů.

Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

Období přípravy a realizace stavby

- Provést pasportizaci inženýrských sítí, podzemních kolektorů atp., které lokálně ovlivňují hydrogeologické poměry.
- Pokud budou ve fázi výstavby odčerpávány srážkové vody ze staveniště do kanalizace, musí splňovat dle NV č. 229/2007 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. To se týká především parametrů nerozpuštěných látek (NL) a nepolárních extrahovatelných látek (NEL), proto je požadováno vybudování odpadních jímek s dobou zdržení dostatečnou k usazení NL.
- Z důvodu rizika úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků ve fázi výstavby musí být tyto mechanizační prostředky zajištěny proti případným únikům závadných látek například aplikací zachytých vaniček.
- Prostorové umístění a rozměry nádrží (lapolů) by mělo být součástí následujícího stupně projektové dokumentace (DÚR), kde bude také nezbytné ověřit kapacitu stávajícího mostu přes Rokytku v kontextu připravované a výhledové urbanizace v povodí Rokytka.

Období provozu

- Vypouštění odpadních vod do kanalizace musí být projednáno s jejím správcem, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Vody budou vypouštěny do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jímkách s dostatečnou dobou zdržení vybavených případně také normy stěnami k zachycení plovoucího znečištění.
- Jímka vod v nejnižším místě tunelu bude opatřena uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru, přičemž vody pak budou vyčerpány do speciální cisterny a ke konečné likvidaci budou odvezeny s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr je také doporučeno 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 Odbor ochrany prostředí MHMP – odd. krajinné zeleně).

Minimalizace vlivů na půdu

Období přípravy a realizace stavby

- Z hlediska eroze je nutné minimalizovat dobu trvání zemních prací a skrytou ornici využít k rekultivačním účelům v co nejkratší době.
- V rámci předběžného průzkumu bude nutné věnovat zvýšenou pozornost sledování arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.

Minimalizace vlivů na horninové prostředí, návrh hydrogeologického monitoringu

Období přípravy a realizace stavby

- Dva roky před zahájením stavby vyhloubit hydrogeologické monitorovací vrty do hloubky cca 10 m pod niveletu trasy tunelu.
- Monitorovací vrty hloubit bezjádrově, profil vrtání 254 mm, profil výstroje PE 140 mm, obsyp kačírek frakce 4/8 mm do úrovně cca 3 m nad ustálenou hladinu, výše zatěsnit jílocementem.

- Monitorovací hydrogeologické vrty umístit v profilech příčně na tunel při vzdálenosti profilů cca 100 m u hloubeného tunelu.
- V každém profilu budou celkem 4 monitorovací vrty (2+2 na každou stranu od tunelu) ve vzdálenostech 20 a 40 m od krajní stěny hloubeného tunelu.
- Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území – měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studny, zjištění způsobu využívání.
- Provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4x ročně.
- Stanovit základní chemický rozbor (ÚCHR) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1x ročně.
- Upřesnit agresivitu podzemních vod na stavební konstrukce (standardní součást inženýrsko-geologického průzkumu).
- Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.

Období provozu

- Pokračovat v monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 2x ročně.
- Stanovit základní chemický rozbor (ÚCHR) 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 komplexním vyhodnocením a ukončením monitoringu po cca 2 letech po ukončení stavby.

Minimalizace vlivů na flóru, faunu, ÚSES, ekosystémy, krajinný ráz, ZCHÚ

- 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.
- Z hlediska ochrany přírody a krajiny (především krajinného rázu a prvků ÚSES) 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 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.
- Z hlediska krajinného rázu je nezbytné v maximální míře respektovat bezprostřední vazby na bytové domy a tomu podřídit jejich řešení, stejně jako důsledně dorešit plochy mezi komunikacemi (jednotlivými dopravními proudy), jejich dostupnost, využitelnost a údržbu.
- Jako kompenzaci ekologické újmy vzniklé záborom ochranného pásma PP Bílá Skála (ať již ve variantě 1 či 2), požaduje ČIŽP přijmout opatření navržená zpracovatelem Biologického průzkumu (samostatná příloha H.10 Dokumentace EIA).

- Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou výrazně hodnotnější všechny tunelové varianty, které nezasáhnou PP Bílá skála, nebo jen nevýznamně. Obě varianty s patrovým vedením se kromě zásahu do PP navíc výrazně negativně krajinářsky uplatní v pohledech od řeky Vltavy, což není žádoucí. Proto je uvedena podmínka nalezení bezkolizního místa pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP.
- V případě realizace varianty 2/2-O bude nezbytné vybudovat odvětrávací systém tunelu (bodový zdroj znečištění ovzduší). Toto odvětrání nesmí zasáhnout do vrcholových partií PP Bílá skála, kde jsou zachována nejhodnotnější společenstva rostlin.

Kompenzační opatření

Výkup pozemků a objektů, demolice objektů

- Z hlediska vlivu na hmotný majetek předpokládá navržené technické řešení demolici vybraných stavebních objektů kolidujících prostorově s konstrukcí MO 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 nezbytné finančně vyjádřit v DÚR při stanovení finanční náhrady majitelům pozemků a nemovitostí na základě znaleckého posudku.
- Ověřit možnost zachování objektu č. parc. 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).

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedená opatření jsou zpracována do návrhu stanoviska.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V této části posudku je uvedena stručná podstata těchto vyjádření a reakce zpracovatele posudku s případným návrhem řešení.

K dokumentacím EIA pro stavby Městského okruhu č. 0081 a souvisejícím stavbám MO č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313, které byly podány společně, svá vyjádření zaslaly dotčené orgány státní správy a samosprávy, veřejnost:

1. Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
2. Hlavní město Praha, Rada Hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu
3. Hlavní město Praha
4. Městská část Praha 3
5. Městská část Praha 7
6. Městská část Praha 8
7. Městská část Praha 9
8. Městská část Praha 10
9. Městská část Praha 15
10. Hygienická stanice Hlavního města Prahy
11. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
13. Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
14. Univerzita Karlova v Praze + UK Praha (doplňující vyjádření)
15. Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
16. Ervin, s. r. o.
17. Občanské sdružení Za naši budoucnost
18. RNDr. Helena Pavlíková a Marie Tilšarová
19. Ing. Helena Žáčková
20. Auto Jarov, s.r.o.

Vypořádání jednotlivých vyjádření

1. **Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí**
č. j. 0011148/2011/1/OOP/VI ze dne 9. 2. 2011

Z hlediska ochrany ZPF:

- a) **Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka**

K předložené dokumentaci nejsou připomínky. Dokumentace dostatečně vyhodnocuje vlivy na ZPF.

- b) **Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála**

Záměrem je dotčen ZPF. Vlivy na ZPF jsou v dokumentaci dostatečně popsány.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Bez připomínek. Dokumentace dostatečně vyhodnocuje vlivy na ZPF.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

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

Chráněné zájmy HMP OOP nejsou dotčeny.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

V případě všech předložených variant se předpokládá dotčení lesních pozemků i dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa. Celkově lze konstatovat, že z hlediska chráněných zájmů a dle velikostí navržených trvalých záborů lesních pozemků se všechny posuzované varianty podstatně neliší, z důvodu menší výměry navržených trvalých záborů lesních pozemků lze považovat za příznivější variantu V2. Jelikož jsou pro tuto stavbu č. 0094 navrženy poměrně velké zábery lesních pozemků, je doporučeno tyto zábery v další fázi projektové dokumentace co nejvíce minimalizovat (např. neumisťováním zařízení staveniště na lesní pozemky apod.).

Je konstatováno, že připomínky, které byly součástí předchozího vyjádření k dokumentaci připravovaného záměru SZn.: S-MHMP-427883/2008/1/OOP/VI ze dne 14. 8. 2008 jsou v této dokumentaci vypořádány, a to včetně návrhu kompenzačních opatření – provedení náhradních výsadeb (zalesnění) v rozloze odpovídající trvalým záborům lesních pozemků.

HMP OOP upozorňuje, že pro stavební akci „Zkapacitnění Štěrboholské radiály, Praha 10 a 15“ vydal orgán státní správy lesů OOP MHMP dne 11. 2. 2010 rozhodnutí o povolení trvalého odnětí lesních pozemků parc. č. 4110/12 o výměře 2588 m² a parc. č. 4110/18 o výměře 2829 m² (původně část pozemku parc. č. 4110/1), vše k. ú. Strašnice plnění funkcí lesa. Toto rozhodnutí SZn.: S-MHMP-1048578/2009/OOP-IV-1279/R-22/2010/Fi nabylo právní moci dne 4. 3. 2010.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Chráněné zájmy HMP OOP nejsou dotčeny.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbám MO č. 0094 a stavbě č. 8313 (b, c) zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Bez připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady:

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší:

V souladu se zpracovatelem rozptylové studie orgán ochrany ovzduší pokládá za nezbytné po výběru výsledné varianty provést optimalizační výpočty tunelových výduchů, určujících jejich přesnou polohu a výšku ve vazbě na imisní zatížení v okolí tunelových portálů.

Vzhledem k tomu, že v současné době dochází skoro v celé plánované trase k překračování imisního limitu pro maximální denní koncentrace PM_{10} , je další navyšování imisních koncentrací PM_{10} z hlediska ochrany ovzduší nepřijatelné. Bude proto nezbytné, především při nepříznivých meteorologických podmínkách, omezovat stavební práce a v maximální míře provádět opatření na omezování prašnosti.

Z Dokumentace vyplývá, že v Optimalizovaném výhledovém stavu dochází k podstatnému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území širšího centra města. Nutnou podmínkou je kromě technických a dopravně organizačních opatření realizace nadřazené komunikační sítě.

Rozptylové studie u všech tří plánovaných staveb nadřazené komunikační sítě města signalizují, že imisní limity budou na různých místech překračovány nejen v roce předpokládaného zprovoznění posuzovaných staveb, ale i v časovém horizontu, který není zcela jasně specifikován, ale jedná se o dobu, kdy, jak je uvedeno v dokumentaci, budou dokončeny všechny dopravní stavby NKS včetně SOKP. Podle dosavadního vývoje lze odhadnout, že se bezpochyby jedná o dobu po roce 2020. I pro tuto dobu je signalizováno překračování imisních limitů na různých místech v okolí těchto staveb i jinde.

Přitom platná legislativa ochrany ovzduší stanoví obecnou povinnost plnění imisních limitů u NO_2 od roku 2010 a u PM_{10} dokonce již od roku 2005. Předložené hodnocení tedy dokládá, že neplnění imisních limitů je predikováno jak v okamžiku zprovoznění hodnocených dopravních staveb tak i dlouho po tomto zprovoznění. Ze dvou problémových znečišťujících látek, NO_2 a PM_{10} , se jeví situace výrazně horší u PM_{10} .

K tomu je třeba také uvést, že nerealizace hodnocených staveb by pro město nepřinesla žádné zlepšení, situace by v tom případě mohla být horší, než pokud by stavby realizovány byly. Lze tedy problém hodnotit i tak, že realizace předmětných staveb bude dílčím pozitivním krokem v řešení ochrany kvality ovzduší ve městě jako celku. Zcela nezbytným se však v tomto ohledu jeví dokončení zbývajících částí SOKP. V tomto smyslu je také koncipován platný Integrovaný krajský program pro snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření není v rozporu se závěry Dokumentace EIA ani její volné přílohy - SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST. Zpracovatel posudku se s vyjádřením ztotožňuje a do návrhu stanoviska zapracovává podmínku podmíněnosti dobudování Městského okruhu a Libeňské spojky realizací technicko-organizačních opatření pro optimalizaci a dobudování SOKP.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

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

Ze všech podrobněji hodnocených variant, upřednostňuje MHMP OOP Variantu 2-0 (optimalizovanou variantu 2 – pravá polovina vozovky vedena tunelem). V ostatním zůstává v platnosti stanovisko SZn. S-MHMP-43526/2008/OOP/VI ze dne 18. 8. 2008.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

Z hlediska ochrany přírody a krajiny lze považovat všechny varianty za rovnocenné. Mírně příznivější je varianta V2 (menší zásah do VKP lesa). V ostatním zůstává v platnosti stanovisko SZn. S-MHMP-427883/2008/1/OOP/VI ze dne 14. 8. 2008.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Dokumentace dostatečným způsobem vyhodnotila vlivy z hlediska zájmů chráněných zákonem na ochranu přírody a krajiny. Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbám MO č. 0094 (b, c) a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad a) Preference varianty V2-O je v souladu se závěry Dokumentace. Podmínky, které byly požadovány v citovaném stanovisku, byly zapracovány do Dokumentace. Jde zejména o požadavky na dopracování detailního dendrologického vyhodnocení, zachování funkčnosti nadregionálního biokoridoru N4/4 – Vltava, použití přirozené skladby druhů používaných k výsadbám, ochranu jednotlivých dotčených prvků ÚSES, vč. návrhu jejich návratu nebo zlepšení funkce, či umístění výduchu z tunelu do ulice Bulovka.

Pro možnou minimalizaci vlivů na krajinný ráz a funkčnost N4/4 – Vltava zpracovatel posudku doporučuje zvážit možnost jiného 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.

Z hlediska myslivosti:

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod:

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

Optimalizovaná varianta č. V2-O je shodná technicky a prostorově s variantou č. 2, je však doplněna o optimalizační opatření. Jedním z nich je výsadba izolační zeleně. K tomuto uvádí MHMP OOP pro případ, že by tato zeleň byla vysazována v záplavovém území, že v takových lokalitách, pokud může dojít k ovlivnění vodních poměrů, je vyžadováno povolení vodoprávního úřadu podle ust. § 14 odst. 1 písm. a) vodního zákona. V dokumentaci je uvedeno, že stávající PPO je navržena na ochranu před povodní úrovně Q_{2002} s tím, že na tuto úroveň bude navržena i nová protipovodňová ochrana, jejíž investice bude vyvolána realizací stavby MO. OOP MHMP upozorňuje oznamovatele, že stavba stávající PPO je navržena na ochranu proti povodni, jejíž úroveň bylo dosaženo v roce 2002 plus 30 cm bezpečnostní rezervy. Proto požadujeme, aby změny/úpravy/nové stavby PPO byly dimenzovány na tuto úroveň včetně bezpečnostní rezervy.

MHMP OOP upozorňuje, že významná část zájmového území se nachází ve stanoveném záplavovém území, prostor stavby u objektů UK je umístěna v aktivní zóně záplavového území a lokalita Povltavské ulice pod Bílou skálou je zatápěna vodou již při Q_{20} .

Obdobně jako v dokumentaci záměru stavby LS i zde kapitola „B.I.10 Výčet navazujících rozhodnutí...“ uvádí vodoprávní povolení podle ust. 14 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků. Jak bylo již výše uvedeno, toto

povolení je zapotřebí pro výsadbu vegetace v záplavovém území způsobem ovlivňujícím vodní poměry. OOP MHMP dále uvádí, že zřízení/změna/odstranění staveb vodních děl vyžaduje povolení podle ust. § 15 vodního zákona. Příslušnými vodoprávními úřady jsou dle místní příslušnosti odbor výstavby Úřadu Městské části Praha 8 a odbor výstavby a územního rozvoje Úřadu Městské části Praha 9 v případě staveb vodních děl vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu. K povolení stavby/změny stavby/odstranění vodního díla protipovodňové ochrany je příslušným vodoprávním úřadem OOP MHMP.

Údaje o vstupech – bez připomínek.

Údaje o výstupech – fáze výstavby – hospodaření s vodami je analogické se stavbou LS, proto MHMP OOP uvádí, že mytí motorových vozidel nebo provozních mechanismů je podle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona zakázáno ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.

Hospodaření s podzemními/průsakovými vodami není v této kapitole Dokumentace řešeno.

Údaje o současném stavu složek životního prostředí – kap. C.2.2. – voda – bez připomínek.

Kapitola D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody – MHMP OOP opakovaně kritizuje zavádějící konstatování, které relativizuje vliv stavby na srážkoodtokové poměry a transport znečištění: ovlivnění srážko-odtokových poměrů a transport znečištění vázaného na odváděné vody je vzhledem k poměru rozsahu zájmového území k celkovým plochám povodí Rokytky a Vltavy nepatrné. S tímto tvrzením nelze souhlasit. Vliv na povrchové a podzemní vody je v lokálním měřítku významný. Nárůst nově zpevněných ploch je kvantifikován 3,22 ha pro variantu 1 (v předchozí dokumentaci uvedeno 2,22) resp. 3,17 ha pro variantu 2. Systém odvodnění MO je navržen shodně pro varianty 1 a 2 s centrální kanalizací a příkopy a dále s bezodtokou jímkou umístěnou v tunelových úsecích. Vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům v údolní nivě Vltavy a nedostatečným kapacitám stokové sítě je navrženo odvodnění komunikací do vodních toků Vltava a Rokytky se zásahem do břehového opevnění. Zaústění stok do těchto recipientů včetně vybudování výpustních objektů včetně případných požadavků na předčištění zaústěných vod musí být projednáno se správcem dotčených vodních toků v rámci další projektové přípravy. Rozdíl mezi celkově odvodňovanou plochou mezi oběma variantami činí 2 % (0,17 ha) ve prospěch varianty V2. Rozdíl v odvodňované ploše mezi oběma variantami považuje MHMP OOP za nevýznamný.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

Dokumentace v kapitole „B.I.10 Výčet navazujících rozhodnutí...“ uvádí vodoprávní povolení podle ust. 14 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků, které v tomto případě s největší pravděpodobností nebude zapotřebí. Povolení ke zřízení/změně/odstranění vodních děl podle ust. § 15 vodního zákona však bude zapotřebí, neboť stavba vyvolá potřebu četných přeložek významných vodních děl (např. Káranský vodovodní přívaděč DN 2 x 1100 a kanalizační stoku DN 1000 x 1750 mm na Malešickém náměstí. K vydání vodoprávních povolení budou příslušné vodoprávní úřady městských částí Hl. m. Prahy (odbor výstavby ÚMČ Praha 3, odbor výstavby a územního rozvoje ÚMČ Praha 9, odbor stavební ÚMČ Praha 10 a odbor výstavby ÚMČ Praha 15).

Údaje o vstupech – bez připomínek.

Údaje o výstupech – fáze výstavby – hospodaření s vodami je analogické s ostatními popsány úseky stavby MO, proto OOP MHMP uvádí, že mytí motorových vozidel nebo provozních mechanismů je podle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona zakázáno ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.

V textu Dokumentace je vyčísleno množství technologických vod z mytí tunelů, které se pohybuje dle varianty od 1350 m³/rok do 1480 m³/rok, což sice nekoresponduje s údaji o spotřebě vody v kapitole údaje o vstupech, ale MHMP OOP to nepovažuje za významné.

Údaje o současném stavu složek životního prostředí - kap. C.2.2 Voda – Dokumentace byla na základě požadavku OOP MHMP doplněna o informace o problematice drobných vodních toků Vackovský potok a Malá Rokytky. – Bez připomínek.

Kapitola D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody – Pro účely posuzování vlivů záměru na životní prostředí byla vypracována hydrogeologická rešerše, ze které vyplývá, že z hlediska ovlivnění stavbou se jako problematická jeví vodoteč Vackovský potok. Ke kolizi dojde tím, že v údolí Vackovského potoka je umístěna MÚK Českobrodská (var. V1), resp. vyústění tunelů ve var. T1 a T2. Stavba tak významně zasáhne do HG poměrů ve zvodnělých holocénních náplavech. Dokumentace uvádí, že pro minimalizaci vlivů stavby na potok bude nutné aplikovat technická opatření. Dále je uvedeno, že lze tuto problematiku řešit až v dalších etapách průzkumných prací. V souvislosti s uvedeným upozorňujeme na ust. § 46 vodního zákona – ochrana vodních toků a jejich koryt.

V důsledku výstavby ul Rabakovské byla v minulosti hydrologicky oddělena část prameniště Slatinského potoka, v důsledku čehož došlo k vyschnutí pravé pramenné větve. V rámci kompenzace nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí je navržena revitalizace prameniště Slatinského potoka za podmínky provedení podrobného HG průzkumu. Takové řešení MHMP OOP vítá a požaduje, aby bylo konzultováno se správcem vodního toku a aby se v případě revitalizace postupovalo podle ust. § 15 vodního zákona.

Vlivy na podzemní vody jsou popsány pro jednotlivé varianty trasového řešení tunelů. Zde jsou postiženy jednotlivé impakty na podzemní vody, které může záměr vyvolat. Jedná se zejména o možný drenážní účinek, omezení infiltrace a bariérový efekt tubusů tunelů a souvisejících konstrukcí. Za nejvíce nepříznivý vliv podzemních staveb považuje MHMP OOP drenážní efekt stavby, proto požaduje, aby byl tento negativní vliv omezen dokonalým provedením nepropustných konstrukcí tunelů a v případě odčerpávání neznečištěných drenážních vod by mělo být jako recipient voleno původní povodí.

Konkrétní technická opatření budou navržena až na základě vyhodnocení možných vlivů stavby podrobným hydrogeologickým posudkem.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Kapitola „B.I.9 Výčet navazujících rozhodnutí...“ opakovaně obdobně jako předchozí předložené Dokumentace nesprávně uvádí vodoprávní povolení podle ust. 14 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků. Lze se oprávněně domnívat, že vzhledem k umístění a charakteru záměru toto povolení k některým činnostem není zapotřebí a rozsáhlé přeložky (změny stavby vodních děl) podléhají projednání podle ust. § 15 vodního zákona. K tomuto MHMP OOP uvádí, že příslušným vodoprávním úřadem je odbor výstavby Úřadu Městské části Praha 8.

Údaje o vstupech – bez připomínek.

Údaje o výstupech – v průběhu výstavby budou vznikat čištěním komunikací oplachem mechanizace a nákladních automobilů oplachové odpadní vody. Pro mytí stavební techniky a strojů budou zřízeny mycí linky s bezodtokými jímkami, které zajistí recyklaci použité vody. V souvislosti s tím MHMP OOP uvádí, že mytí motorových vozidel nebo provozních mechanismů je podle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona zakázáno ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod. Vzhledem k tomu, že bude tunel částečně hlouben pod hladinou

podzemní vody, budou průsakové vody, které se shromáždí ve stavební jámě, svedeny do čerpacích jímek a „odváděny mimo stavbu“.

Zpracovatel Dokumentace si je vědom povinnosti projednat čerpání podzemní vody u vodoprávního úřadu. MHMP OOP doplňuje, že příslušným vodoprávním úřadem k vydání povolení k nakládání s vodami podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona k čerpání podzemní vody za účelem snižování jejich hladiny je odbor výstavby Úřadu Městské části Praha 8. Popis systému odvedení srážkových vod z plochy staveniště a území dotčeného stavbou není v dokumentaci obsažen s tím, že bude součástí další projektové přípravy záměru. MHMP OOP upozorňuje, že vypouštění odpadních vod do kanalizace musí být projednáno s jejím správcem a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu.

Problematické může být vzhledem k charakteru vod dodržení zejména parametrů nerozpuštěných látek a obsahu ropných látek, proto MHMP OOP požaduje, aby byly vody vypouštěny do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jímkách s dostatečnou dobou zdržení případně také opatřením nornými stěnami k zachycení plovoucího znečištění.

Ve fázi provozu záměru budou vznikat technologické vody z mytí tunelů v předpokládaném množství 420 m³/rok. Odvodnění tunelů bude do nejnižšího místa tunelu, kde bude navržen jímací objekt (jímka s uzávěrem na odtoku), odtud budou sem zaústěným potrubím odvedeny do dešťové kanalizace. Dokumentace uvádí, že takto budou odvedeny pouze vody „zavlečené“ sem přijíždějícími vozidly a vody z mytí tunelů zde uvedeny nejsou.

MHMP OOP zdůrazňuje, že vody vypouštěné do dešťové kanalizace musejí splňovat limity podle platného kanalizačního řádu a tento záměr musí být projednán se správcem této kanalizace, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace. Srážkové vody odvedené z navrhované stavby z prostoru křižovatek U Kříže a Vychovatelna jsou v dokumentaci kvantifikovány hodnotami 4980 resp. 4214 m³/rok. S ohledem na současný stav urbanizace a stávajícího podílu zpevněných ploch v zájmovém území nepovažuje MHMP OOP případný nárůst množství srážkových vod do kanalizace za významný.

Jímka vod v nejnižším místě tunelu bude opatřena uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru, přičemž vody pak budou vyčerpány do speciální cisterny a ke konečné likvidaci budou odvezeny s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr je také doporučeno 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 Odbor ochrany prostředí MHMP – odd. krajinné zeleně).

Údaje o současném stavu složek životního prostředí – kap. C.2.2. – voda – bez připomínek.

Kapitola D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody – Dokumentace popisuje možné ovlivnění jakosti povrchové vody zvýšením dotace chloridů v důsledku plánovaného solení navržených komunikací. Zvýšení koncentrace chloridů v Rokytkce nepovažuje MHMP OOP za významné, i když návrhově odvodněné plochy jsou již nyní částečně odvodněny do Rokytky a zimní posyp na těchto komunikacích je také aplikován.

Popisovaný vliv na snížení množství infiltrovaných srážkových vod a tím i snížení dotace kolektoru podzemních vod považuje MHMP OOP za málo významný. Z hlediska ovlivnění podzemních vod bude významnější vliv tělesa tunelových tubusů. Drénováním podzemních vod do rozvolněné zóny v okolí tubusů nebo zářezů lokálně může dojít k ovlivnění úrovně hladin podzemní vody. Vliv bude částečně eliminován směrovým vedením tunelů, které přibližně koresponduje se směrem proudění podzemní vody. Lze se domnívat, že k významnému ovlivnění podzemních vod nedojde, stejně tak

jako nedojde k ovlivnění vodního toku Rokytky dotací podzemními vodami (drenážní báze). V zájmovém území se nenacházejí žádné využívané zdroje podzemní vody.

Z dlouhodobého hlediska nepovažuje MHMP OOP vlivy na povrchové a podzemní vody za předpokladu dodržení uvedených doporučení za významné.

Souhrnně pro všechny posuzované stavby (č. 8313, č. 0081 a 0094) upozorňuje MHMP OOP, že stavební podnikatelé, kteří budou provádět stavbu, jsou s ohledem na skutečnost, že v rámci provádění stavby budou s velkou pravděpodobností nakládat se závadnými látkami (viz nároky na ostatní surovinové zdroje), povinni dodržovat povinnosti uvedené v ust. § 39 vodního zákona. Mezi tyto povinnosti patří například vypracovat a předložit vodoprávnímu úřadu plán opatření pro případy havárie podle ust. § 39 odst. 2 vodního zákona.

Vodoprávním úřadem příslušným ke schválení havarijního plánu je oddělení vodního hospodářství OOP MHMP.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbám MO č. 0094 a stavbě č. 8313 (b, c) zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad a) V případě výsadby zeleně v záplavovém území, pokud může dojít k ovlivnění vodních poměrů, bude nutné povolení vodoprávního úřadu podle ust. § 14 odst. 1 písm. a) vodního zákona.

Stavba stávající PPO je navržena na ochranu proti povodni, jejíž úroveň bylo dosaženo v roce 2002 plus 30 cm bezpečnostní rezervy. Bude nutné, aby změny/úpravy/nové stavby PPO byly dimenzovány na tuto úroveň včetně bezpečnostní rezervy.

Zdůraznění zákazu mytí provozních mechanismů ve vodních tocích, příp. tam, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod, zpracovatel posudku zařadil do návrhu stanoviska, třebaže to vyplývá ze zákonných povinností stanovených vodním zákonem.

Požadavek na projednání zaústění stok do Vltavy a Rokytky včetně vybudování výpustních objektů včetně případných požadavků na předčištění zaústěných vod se správci dotčených vodních toků v rámci projektové přípravy byl zahrnut do návrhu stanoviska.

Obecné požadavky na dodržování povinností uvedených ve vodním zákoně považuje zpracovatel posudku za samozřejmé a požadavek na zpracování havarijního plánu je obsažen již v podmínkách stanovených dokumentací.

2. Hlavní město Praha, Rada Hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu ze dne 10. 1. 2011

KCD doporučuje do závazných připomínek EIA zpracovat následující požadavky pro cyklistickou dopravu:

- V posuzované uliční síti souvisejícího spádového území nesmí docházet k dalšímu nárůstu automobilové dopravy, vyvolanému či umožněnému výstavbou posuzované infrastruktury pro automobilovou dopravu.

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

- Z hlediska udržitelného rozvoje předložená Dokumentace jen částečně řeší podmínky pro alespoň kvalitativní provozně-funkční zlepšení souvisejícího dotčeného veřejného prostoru a infrastruktury pro veškerou bezmotorovou dopravu, kompenzující výrazné zlepšení podmínek pro dopravu automobilovou, která získává komparativní výhodu z hledisek hodnocení rozhodujících o dělbě přepravní práce na území hlavního města Prahy. Řešení je dáno pouze částečným uvolněním prostoru, nikoliv jeho urbanistickým dotvořením. To je před započítáním práce na DÚR (a pak v dalších stupních PD) nutné upravit a doplnit.

Doporučení: Zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky, bude nezbytně využito k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy.

- Předkládaná projektová dokumentace neobsahuje podrobnější řešení přímo dotčeného veřejného prostoru městského parteru. Realizace bez doprovodného dořešení parteru by tak vedla k potvrzení stávajících a vytvoření nových bariér bezmotorové dopravy, což by následně ovlivnilo přímo i nepřímo kvalitu života v rámci sídla.

Doporučení: Před vlastním vypracováním dalšího stupně dokumentace (DÚR) bude celý záměr podrobně prověřen, porovnán a vyhodnocen ve variantách dopravně-organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení (zejména MÚK V Olšínách, 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 ač. 1776 ze dne 26. 10. 2010.

KCD doporučuje řešit Městský okruh stavbu č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka ve variantě V2.

KCD doporučuje řešit Městský okruh stavbu č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála dopracováním varianty s převážně raženými tunely. V oblasti ulic Pod Šancemi a K Žižkovu dle varianty T2. V oblasti Skloněná – Stará Spojovací s minimalizací jakýchkoli demolic při souběžné rekultivaci veřejného prostoru v souladu s principem nejvýhodnějšího řešení varianty V1.

KCD doporučuje, aby byl procesně ustanoven režim průběžné stálé spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci OMI MHMP, DOP MHMP, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy – Úsekem dopravního inženýrství a Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi. Dále doporučuje průběžně informovat širokou veřejnost s možností zapracování případných požadavků právě v této etapě přípravy (tj. před zahájením DÚR).

Komentář zpracovatele posudku:

Doporučení realizace souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky pouze při aplikaci plánovaných opatření na úrovni dopravní koncepce města v souladu s Usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010 (optimalizační řešení) je jedním ze závěrů posudku a základní podmínkou pro realizaci záměru.

Doporučení využít zklidnění provozu na místních sběrných a obslužných komunikacích v koridoru, resp. v zájmovém území posuzovaného souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky k aplikaci vhodných opatření ke zvýšení komfortu bezmotorové dopravy, tj. zavedení opatření integrujících

cyklistickou dopravu a zlepšení podmínek pěší dopravy, je již zahrnuto v podmínkách v rámci Dokumentace a bude i součástí návrhu stanoviska.

Doporučení podrobně prověřit před dalším stupněm projektové přípravy celý záměr, porovnat a vyhodnotit ve variantách dopravně-organizačního a urbanistického řešení jednotlivých křižovatek a křížení tak, aby byly podmínky individuální a veřejné, resp. motorové a bezmotorové dopravy vyrovnané, kvalitativně srovnatelné, je již zahrnuto v podmínkách v rámci Dokumentace a bude součástí i návrhu stanoviska. Požadavek na procesní ustanovení režimu průběžné spolupráce bude též zahrnut do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku shodně doporučuje k realizaci tunelovou variantu V2-O. Zpracovatel posudku však dále doporučuje zvážit 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 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.

3. Hlavní město Praha

Č.j. 248/2011 ze dne 8. 4. 2011-06-28

Hlavní město Praha nemá k předložené dokumentaci závažnější připomínky. Z hlediska zájmů chráněných HMP pokládá za nejvhodnější variantu V2 pro stavbu MO č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka, variantu T2 pro stavbu MO č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a akceptuje invariantní návrh stavby Libeňská spojka č. 8313.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů

- a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

Z hlediska funkčního využití ploch vyžaduje návrh změnu ÚPn hl. m. Prahy.

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

HMP doporučuje variantu V2, která je ohleduplnější k břehu Vltavy. Z hlediska funkčního využití ploch vyžaduje návrh změnu ÚPn hl. m. Prahy.

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

Návrh vyžaduje změnu ÚPn hl. m. Prahy.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Požadavek na řešení souladu s ÚPn změnou je součástí návrhu Stanoviska.

Z akustického hlediska

HMP konstatuje, že z globálního a celoměstského hlediska je třeba tento záměr doporučit, rozdíl mezi jednotlivými variantami však nebude z hlediska hluku zásadní. Dále předpokládá, že zásadním problémem by mohla být případná legislativní změna v hodnocení hlukových limitů.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Zpracovateli posudku nejsou známy žádné připravované legislativní kroky, které by měly způsobit změnu limitů.

Z hlediska ochrany ovzduší

a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

Je třeba dořešit odvětrávání tunelu tak, aby nebyla zasažena oblast nemocnice Na Bulovce a jejím okolí. HMP upozorňuje, že i v optimalizovaném výhledovém stavu bude docházet k překračování limitů maximálních denních koncentrací PM_{10} na 45 % území (cca 64 % hodnocené populace).

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

HMP sumarizuje výsledky modelových výpočtů znečištění ovzduší ve třech oblastech:

Pro oblast 1 (pod Bílou skálou, v místech západního portálu MO č. 0081 ve variantě V2) považuje za nejpříznivější variantu V2.

Pro oblast 2 (podél ul. Povltavské) odlehčí varianta V2 imisní situaci oproti variantě V1.

Pro oblast 3 (u východního portálu Povltavského tunelu ve variantě V1), bude ve variantě V1 vyšší imisní zátěž z provozu MO, naopak varianta V2 tuto zátěž přenáší do místa výduchu.

HMP upozorňuje, že i v optimalizovaném výhledovém stavu bude docházet k překračování limitů PM_{10} .

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

HMP sumarizuje výsledky modelových výpočtů znečištění ovzduší v pěti oblastech:

Pro oblast 1 (sev. portál tunelu Jarov – Vysočanské nám./Malešice) vychází nejpříznivěji varianta V1 s prodloužením tunelové trouby dále do ulic Spojovací.

V oblasti 2 (J portál tunelu Malešice) se projevují rozdílné návrhy řešení tunelů, ve variantách T budou portály odvětrávat více emisí, než dva oddělené tunely ve variantách V.

V oblasti 3 (napojení MO na ulici K Žižkovu) jsou díky volbě odvětrávání tunelů nejvyšší imisní příspěvky ve variantě V1, která je v této oblasti nejméně příznivá oproti ostatním.

V oblasti 4 (MÚK Českobrodská) jsou nižší koncentrace způsobeny vedením MO tunelem ve variantách T oproti vedení v krátkém povrchovém úseku ve variantách V.

V oblasti 5 (ulice K Žižkovu mezi MO a Poděbradskou) se projeví emise z MÚK K Žižkovu ve variantách V1 a T1. Díky tomu jsou výhodnější varianty V2, resp. T2.

HMP upozorňuje, že i v optimalizovaném výhledovém stavu bude docházet k překračování limitů PM_{10} . Konstatuje na základě rozptylové studie Dokumentace, že rozdíly mezi variantami jsou velmi malé a jejich pořadí je následující: V1 – T1 – V2 – T2, s tím, že ve variantě T1 je nutno realizovat opatření ke snížení emisí NO_x a dořešení odvětrání severního portálu tunelu.

d) K návrhům staveb obecně:

HMP požaduje doplnit do tabulek v rozptylových studiích údaj, kolik obyvatel bude vystaveno nadlimitním koncentracím škodlivin v ovzduší.

HMP dále požaduje doplnit grafy pro podíl počtu osob zasažených nadlimitními maximálními krátkodobými koncentracemi NO_2 a PM_{10} . Pro posouzení jednotlivých variant je důležité posouzení počtu obyvatel zasažených nadlimitními koncentracemi škodlivin.

HMP konstatuje, že z výsledků studií vyplývá, že bude nutno zvážit další opravná opatření na zmírnění dopadů znečištění ovzduší vlivem dopravy na Městském okruhu (další redukce dopravy, filtrace vypouštěného vzduchu z tunelů atd.)

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad b) Hodnocení jednotlivých variant se neliší od hodnocení uvedeného v dokumentaci. Bez komentáře.

Ad d) Údaj o počtu obyvatel zasažených nadlimitními koncentracemi lze z uvedených tabulek (Tab. 12-18 RS) vyčíst. Tabulky udávají počty zasažených obyvatel v jednotlivých pásmech koncentrací. Tyto hodnoty lze porovnat s imisními limity, které uvádí Rozptylová studie na str. 10. Nedostatkem zmíněných tabulek je skutečnost, že tato limitní hodnota není uvedena u daných tabulek, případně nejsou řádky tabulek, které již uvádějí hodnoty týkající se nadlimitního zatížení, zvýrazněny. Tento fakt není na závadu hodnocení záměru, pouze zmenšuje celkovou přehlednost a vypovídací schopnost Rozptylové studie a Dokumentace.

Požadované grafy znázorňující podíl počtu osob zasažených nadlimitními maximálními koncentracemi by bylo možné doplnit, ale zpracovatel posudku konstatuje, že údaje o počtu (nadlimitně) zasažených obyvatel obsahují tabulky 13 a 16. Zpracovatel Rozptylové studie pak pro názorné srovnání vybral pouze grafy znázorňující průměrné roční koncentrace.

S požadavkem na zvážení dalších nápravných opatření na zmírnění dopadů na znečištění ovzduší vlivem dopravy na MO se zpracovatel posudku ztotožňuje a doporučuje pro vybranou variantu do dalších stupňů projektové přípravy.

Z hlediska městské zeleně

a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

HMP uvádí, že v trase se nachází několik ploch ZMKs lokálním významem. V dokumentaci není připojen dendrologický průzkum, není zřejmé umístění zařízení stanoviště, zda nezasáhnou do ploch ZMK.

b) Městský okruh č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka

HMP uvádí, že s variantou 1 je spojeno odstranění pásu keřů a navazující zeleně. U varianty je problematické umístění výdechu v ul. Bulovka. Napojení staveb MO č. 0081 a č. 0094 dovoluje kombinaci jednotlivých variant. Řešení se dotkne i protipovodňového opatření.

HMP preferuje z tohoto hlediska variantu 2, i když i s touto variantou je spojena likvidace zeleně.

HMP postrádá doložení dendrologického průzkumu. Z posouzení rozsahu kácení dřevin v jednotlivých variantách vyplývá, že nižší požadavky na odstranění zeleně má varianta 2 (resp. 2-O). Rozsah by měl být upřesněn podrobnějším zpracováním dotčených ploch.

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

HMP upozorňuje, že zpracovaný biologický průzkum nenahrazuje dendrologický průzkum, zejména z důvodu možného střetu s celoměstským systémem zeleně (portály tunelů, výduchy).

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad b) Zpracovatel posudku doporučuje v dalších fázích upřesnit rozsah kácené zeleně a podrobně ho vyhodnotit dendrologickým průzkumem.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny

a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

HMP uvádí, že z hlediska ochrany přírody a krajiny s ohledem na pozměněnou (urbanizovanou) podobu krajiny v dotčeném území nemá stavba žádné zásadní vlivy.

b) Městský okruh č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka

HMP konstatuje, že všechny varianty kromě varianty V5 se dotýkají PP Bílá skála. Dokumentace v případech střetu variant s PP Bílá skála nezjistila narušení hodnotných ekosystémů ani přímé ohrožení vzácných či zákonem chráněných druhů organismů, přestože vedle zásahu do PP projde tento úsek MO i funkčním lokálním biocentrem L1/81.

Dále konstatuje, že z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou výrazně hodnotnější všechny tunelové varianty, které nezasáhnou PP Bílá skála, nebo jen nevýznamně. Obě varianty s patrovým vedením se kromě zásahu do PP navíc výrazně negativně krajinářsky uplatní v pohledech od řeky Vltavy, což HMP nepovažuje za žádoucí.

HMP klade podmínku nalezení bezkolizního místa pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP. V dokumentaci postrádá HMP vizualizaci navrženého výduchu v prostoru ulice Bulovka.

Ve všech variantách dojde k menšímu ovlivnění lokálního biokoridoru L4/255 podél Rokytky. Vzhledem k stávající omezené funkčnosti biokoridoru způsobené technickou úpravou koryta Rokytky a nemožnosti zásadního zlepšení situace doporučuje HMP provést alespoň místní zásahy pro zvýšení ekologické stability tohoto vodního toku (např. v dokumentaci zmiňovanou úpravu koryta).

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

HMP upozorňuje, že varianty V1 a T1 si vyžádají změnu v průchodu lokálního biokoridoru L4/257 (bylo by nutné ho posunout jižněji). V prostoru MÚK Štěrboholská radiála zřejmě dochází k určitým drobným šířkovým a směrovým odchylkám ramp křižovatky ve vztahu k funkčním plochám LR (lesní porosty) a hraničním interakčního prvku I5/345, a to u všech variant.

HMP konstatuje, že kolize s úsekem lokálního biokoridoru L4/257 podél ulice Spojovací je uspokojivě řešena podzemním vedením MO. Převedení tohoto prvku ÚSES přes ulici Spojovací formou místního překrytí považuje HMP za vhodné.

HMP doporučuje provést v rámci kompenzačních opatření stavby revitalizaci pramenné oblasti Slatinského potoka pro stabilizaci hydrogeologických poměrů ve VKP „Mokřady Triangl“, pokud navazující hydrogeologické průzkumy prokáží její přínos. HMP upozorňuje na potřebu konzultovat projekt revitalizace s ČSOP vlastnicím část VKP a provádějícím zde revitalizační zásahy.

d) K návrhům staveb obecně:

HMP požaduje v rámci podrobnější přípravy stavby v navazujících fázích projektové přípravy provést upřesnění zásahů do stávajících dřevin (vč. rozsahu kácení lesního porostu v prvku ÚSES I5/345) a precizovat možnosti ohrožení zvláště chráněných druhů organismů a druhů červeného seznamu ČR. Jde především o monitoring vzácného druhu – českého endemitu – jeřábu dubolitého v prostoru PP Bílá skála za účelem jeho zachování, ale i o další druhy zjištěné bezprostředně v trase MO.

Pro lepší začlenění do krajiny považuje HMP za nezbytné realizovat v okolí všech staveb sadové úpravy, případně též v rámci náhrad za vykácenou vegetaci přistoupit k výsadbám i v jiných vybraných místech. Významnými jsou břehové partie Vltavy, úprava okolí portálu tunelu v sousedství PP Bílá skála při realizaci varianty V2, prameniště Slatinského potoka a dotčený úsek Rokytky.

Všechna preventivní a kompenzační opatření uvedená v Dokumentaci týkající se problematiky fauny, flóry, ÚSES, krajinného rázu a ochrany přírody obecně považuje HMP za správná a potřebná.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad b) Zpracovatel posudku doporučuje 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 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.

Podmínku nalezení bezkolizního místa pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP zpracovatel posudku akceptuje a zapracovává do návrhu opatření v návrhu stanoviště.

Podmínka provést alespoň místní zásahy pro zvýšení ekologické stability tohoto vodního toku (např. v dokumentaci zmiňvanou úpravu koryta) je již zahrnuta v dokumentaci, posudek ji dále přebírá do návrhu stanoviště.

V rámci dalších fází projektové přípravy bude nutné provést upřesnění zásahů do stávajících dřevin a upřesnit možnosti ohrožení zvláště chráněných druhů organismů a druhů červeného seznamu ČR (zejména jde o monitoring českého endemitu jeřábu dubolitého v prostoru PP Bílá skála.)

Pro lepší začlenění do krajiny je nezbytné realizovat v okolí všech staveb sadové úpravy, případně též v rámci náhrad za vykácenou vegetaci přistoupit k výsadbám i v jiných vybraných místech. Významnými jsou břehové partie Vltavy, úprava okolí portálu tunelu v sousedství PP Bílá skála při realizaci varianty V2, prameniště Slatinského potoka a dotčený úsek Rokytky.

Z hlediska ochrany ZPF

a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

HMP rekapituluje nároky stavby na zábor ZPF a uvádí, že půdní pokryv je ovlivněn antropogenní činností, žádný z pozemků nemá potenciál k zemědělskému využití.

Komunikace je koncepčně v souladu s ÚPn a zároveň je stavba v ÚPn vedena jako stavba veřejně prospěšná (18 DK 8). Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr akceptovatelný a vliv na půdu se jeví jako přijatelný při dodržení povinností zakotvených v zákoně č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

b) Městský okruh č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka

HMP rekapituluje nároky variant V1 a V2 na zábor ZPF a konstatuje, že se jedná převážně o zahrádkářské osady. Lokalita se nachází v urbanizovaném prostředí s nízkým zastoupením přírodních zdrojů. Z hlediska záboru ZPF představuje varianta V2 nepatrně větší zábor (0,03 ha), ztráta možnosti produkčního využití zemědělské půdy je s ohledem na situování celé stavby v území intenzivní městské zástavby nevýznamná.

Obě varianty jsou dle HMP koncepčně v souladu s ÚPn a zároveň je stavba v ÚPn vedena jako stavba veřejně prospěšná (8 DK 8,9). Z hlediska ochrany ZPF je záměr akceptovatelný a vliv na půdu se jeví

jako přijatelný (příznivější ve var. V1) při dodržení povinností zakotvených v zákoně č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

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

HMP rekapituluje nároky variant V1 a V2 na zábor ZPF a konstatuje, že nejkvalitnější půdou, která bude záměrem dotčena, je pozemek o rozloze cca 0,147 ha v prostoru MÚK Českobrodská, který náleží do II. třídy ochrany. Ostatní půda má nižší produkční schopnost. Lokalita se nachází v urbanizovaném prostředí, pozemky nemají potenciál pro intenzivní zemědělské obhospodařování. Zábor půdy při výstavbě považuje HMP za nezbytný a možnosti jeho minimalizace za omezené. Z hlediska záboru půdy jsou výhodnější varianty T.

Komunikace je koncepčně v souladu s ÚPn. Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr akceptovatelný a vliv na půdu se jeví jako přijatelný při dodržení povinností zakotvených v zákoně č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad b) Zpracovatel posudku se stejně jako zpracovatel Dokumentace přiklání k realizaci variantě V2. Vzhledem k rozdílu 0,03 ha mezi záborů v jednotlivých variantách nepřikládá zpracovatel posudku tomuto hledisku výraznou váhu.

Z geologického hlediska a hospodaření s odpady nemá HMP připomínky.

Z dopravního hlediska

HMP rekapituluje výčet sledovaných variant v rámci souhrnného hodnocení souboru staveb MO a LS a výčet variant sledovaných v jednotlivých dokumentacích k daným stavbám, dále rozebírá navržená optimalizační opatření a konstatuje, že tato opatření odpovídají zásadám územního rozvoje a dopravní politiky města. HMP se domnívá, že bez současného zkvalitnění veřejné hromadné dopravy nelze docílit takové míry snížení podílu IAD z jakého vycházejí vstupní předpoklady pro výpočet dopravního zatížení u Optimalizované varianty (především snížení všech dopravních vztahů pro osobní automobily s cílem a začátkem cesty uvnitř MO na 70 %).

HMP konstatuje, že obecný charakter optimalizačních opatření uvedený v Dokumentaci bude nutné dále specifikovat a upřesňovat, aby bylo možné docílit deklarované vývojové předpoklady poklesu dopravního zatížení.

HMP upozorňuje na rozpor mezi zprovozněním MO a optimalizačními opatřeními. Na jedné straně je uplatnění regulačních opatření podmiňováno dokončením MO, na druhé straně jsou předpoklady regulace a optimalizace uplatněny jako nezbytné podmínky pro dosažení dopravního stavu s přijatelnými dopady na území a obyvatele.

HMP proto nepovažuje optimalizovaný výhledový stav za relevantní z hlediska posouzení vlivů předmětných staveb. HMP uvádí, že do posouzení vlastních staveb by se měla zahrnout pouze ta opatření, která jsou součástí staveb, případně ta, která mohou být realizována již v době uvedení staveb do provozu.

HMP chápe optimalizovaný výhledový stav jako informativní srovnávací horizont umožňující postihnout vývoj v dlouhodobém přechodném období mezi zprovozněním posuzovaných staveb a

postupným uplatňováním regulačních opatření a především naplňování rozvojových záměrů veřejné hromadné dopravy.

HMP považuje pro účely posouzení EIA za akceptovatelné porovnání stavu výhledového s nulovým a základním.

HMP konstatuje, že nejnepříznivějším stavem dopravní sítě je mezistav 3, který předpokládá mj. realizaci kontinuální západovýchodní trasy ve stopě Břevnovské radiály, MO a Vysočanské radiály v předstihu před zprovozněním severozápadní a severovýchodní části SOKP (stavby 518, 519, 520). HMP pokládá tento mezistav za modelové potvrzení nepřipustnosti takového postupu výstavby.

HMP považuje vyhodnocení ekonomických důsledků za částečně zkreslené. Západní úsek Vysočanské radiály je jak v platném ÚPn hl. m. Prahy, tak i v konceptu nového ÚPn vymezen územní rezervou.

Pro objektivní posouzení vlivu záměru na životní prostředí v období výstavby pokládá HMP za nezbytné rámcové vymezení rozsahu stavbou dotčeného území, prostorové a dopravní nároky spojené s ukládáním a přepravou zeminy (rubaniny).

HMP konstatuje, že v rámci souhrnného hodnocení Dokumentace uvádí všeobecná doporučení široce přesahující rámec posuzovaných staveb a zahrnující problematiku dopravy, od obecných zásad územního rozvoje, dopravní politiky města a prvky uplatněné v ÚPn hl. m. Prahy, po návrhy organizační a legislativní. HMP se s uvedeným výčtem ztotožňuje s výjimkou doporučení realizovat Kréskou a Hostivařskou radiálu. Návrh na realizaci Čimické radiály považuje HMP za jeden z názorů na řešení problematiky ul. V Holešovičkách, který si vyžádá širokou diskusi a posouzení při vyváženém přístupu k řešení individuální a hromadné dopravy.

K návrhům staveb obecně HMP konstatuje, že oproti původním řešením představují posuzovaná řešení výrazný kvalitativní posun ve smyslu územně i urbanisticky citlivějšího návrhu. Příznivě se do území promítá vyšší rozsah tunelových úseků. Jednoznačným přínosem je i menší rozsah demolic a dílčí zmenšení územních nároků jak pro finální podobu stavby, tak i pro fázi výstavby.

HMP považuje realizaci posuzovaných staveb z hlediska koncepce komunikačního systému i z širšího pohledu koncepce rozvoje města za nezbytnou a z pohledu výstavby NKS považuje posuzované stavby za prioritní. Předložený návrh je podle HMP v základních principech akceptovatelný.

HMP shledává nedostatky v zapojení souboru dopravních staveb do městské struktury. V dalších stupních projektové přípravy proto bude nutné věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury, městské krajiny. V detailním návrhu bude nutné dořešit úpravy souběžných komunikací a uličních prostorů s prioritou pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu. V souladu s připravovanou koncepcí je třeba zohlednit návrh cyklistických tras.

Bude třeba nalézt vyvážený přístup mezi účinností protihlukové ochrany a pohledovou a prostorovou přijatelností z hlediska jejich bariérového působení. Prostorové řešení a uspořádání křižovatek, parametry a řešení ramp je třeba přizpůsobit charakteru městského prostředí.

HMP upozorňuje na vzájemné spolupůsobení MO a tzv. Průmyslového polokruhu (Průmyslová-Kbelská) ve východní části města. HMP pokládá za nezbytné v předstihu před zahájením stavby MO zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané mimoúrovňové křížení s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v Dokumentaci.

a) Libeňská spojka, stavba č. 8313

HMP uvádí, že si návrh v dalších fázích projektové přípravy vyžádá podrobnější projektové ověření a koordinaci s předpokládaným budoucím urbanistickým využitím návazného rozvojového území, s dostavbou a s rehabilitací ploch dotčených realizací stavby. Jde především o prostor nám. Na Stráži a

jeho okolí, vnitroblok mezi ul. Zenklovou a Vosmíkových a navazující parkové plochy, dále jde o dostavbu v území vymezeném LS a ul. Františka Kadlece. Součástí úprav by měl být i návrh dopravního režimu omezujícího atraktivitu průjezdu ulicí Primátorskou.

HMP považuje za nedořešené pěší propojení v prostoru MÚK Vychovatelna v trase ulic Na Vartě – Davídkova – Na Okrouhlíku.

b) Městský okruh č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka

HMP v souladu s doporučením Dokumentace preferuje variantu V2.

V průběhu trasy pod Bílou skálou HMP nepovažuje za vhodné příčné uspořádání cyklistické stezky spolu s protipovodňovou ochranou. Protipovodňová stěna odděluje stezku od břehové zeleně a řeky a přiřazuje ji do společného koridoru s automobilovou dopravou. HMP doporučuje situovat stěnu PPO u jižní hrany jízdního pásu a společnou pěší a cyklistickou stezku vést v samostatné trase maximálně respektující současnou zeleň.

V úseku pod Bílou skálou doporučuje HMP sledovat niveletu ulice Povltavské.

HMP požaduje ověřit možnost zachování objektu č. parc. 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, obr. IV.2.3-1).

HMP doporučuje v dalších stupních projektové přípravy zvolit vhodnější architektonické řešení pro lávku ve stopě Korábské schody – U Meteoru. Jednodušší přemostění a konstrukčně subtilnější řešení by mělo zohlednit nárožní objekt u Grabovy vily, respektovat kvalitní dřeviny v severní parkové ploše. Velkoryse navržená ramena lávky a schodiště ze směru od Kandertovy ulice a ul. Na Košince nepovažuje HMP za nezbytné.

Z Dokumentace nejsou patrné prostorové nároky a situování technického a technologického zázemí pro větrání tunelů a předpokládané vyústění větracích komínů.

V rámci předloženého řešení se nepodařilo uspokojivě vyřešit pěší prostupnost ani cyklistické propojení mezi ulicí Na Žertvách a lokalitou Podvinný Mlýn a zajistit kontinuální pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky.

Dokumentace nevyjadřuje ani nezmiňuje investice související se zásahem navržených řešení do železničních tratí.

HMP upozorňuje na aktuálně zpracovávanou koncepci rozvoje VRT v souladu s PÚR (strategická studie – Vysokorychlostní napojení Ústí n. L., 06/2010, obj. Ministerstvo dopravy), která oproti původnímu řešení dále výrazně rozšiřuje koridor železničních staveb a může představovat i změnu podmínek pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí v uvedené lokalitě.

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

HMP na rozdíl od zpracovatele Dokumentace preferuje variantu T2, i když při absenci MÚK k Žižkovu zůstává ve stopě ulice Spojovací vyšší dopravní zátěž. Důvodem je především nemožnost přímého dopravního propojení lokality Vysočanské náměstí s územím dolní Libně u varianty T1, u které je povrchová trasa ulice Spojovací slepě ukončena a vzájemné propojení obou území je možné pouze vratným pohybem a prostřednictvím tunelové trasy. Zachování kontinuity ulice Spojovací považuje HMP za významné nejen z důvodů urbanistických, ale i pro průjezd autobusů veřejné dopravy a pro případ havárie, resp. uzavírky tunelu. Výhodu varianty T2 spatřuje HMP i v nižších investičních nákladech, logičtějším průběhu nivelety, jednodušší realizaci a mj. i v nekolizním křížení biokoridoru L4/257.

Lávku přes železniční kolejiště v Libni pro pěší a cyklisty je třeba pojmut jako nedílnou součást stavby MO.

Návrh terénních úprav a parkové zeleně v prostoru rozsáhlé křižovatky MÚK Českobrodská doporučuje HMP nahradit úpravou bližší přírodnímu charakteru.

V MÚK Českobrodská je nezbytné doplnit přímé pěší propojení vedené z Hrdlořez podél severní hrany ulice Českobrodské, MÚK Českobrodské k Jarovu.

Vnitřní prostory MÚK Rybníčky doporučuje HMP terénně modelovat (zvýšit). Rozsáhlý zásah křižovatky Rybníčky do území je nezbytné v prostoru křižovatky i v okolních plochách kompenzovat zelení.

HMP doporučuje zvážit možnost příčného pěšího propojení cca v km 0,6-0,7.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Rozporuplnost uplatnění regulačních opatření podmiňovaného dokončením MO a předpokladů regulace a optimalizace jako nezbytné podmínky pro dosažení dopravního stavu s přijatelnými dopady na území a obyvatele zpracovatel posudku bere v úvahu a do návrhu stanoviska zahrnuje mezi hlavní podmínky nutnost realizace optimalizačních opatření. Tato opatření by měla vejít v účinnost nejpozději současně se zprovozněním předmětných staveb.

Třebaže HMP nepovažuje optimalizovaný výhledový stav za relevantní z hlediska posouzení vlivů předmětných staveb, zpracovatel posudku se domnívá, že postup, který byl zvolen v Dokumentaci je adekvátní a v procesu EIA je přeneseně používán. Je běžné, že při posuzování záměru dojde zpracovatel ke zjištění, že realizace záměru může např. zhoršit podmínky v určitém území. Zpracovatel posléze navrhne opatření k omezení tohoto nepříznivého vlivu. Posléze porovnává např. výchozí stav se stavem po realizaci záměru a realizaci jím navržených ochranných opatření. Pokud je řešený negativní vliv omezen, lze označit záměr za akceptovatelný. Přitom není zpochybněno řešení zvolené zpracovatelem a není závěrem konstatováno, že záměr je negativní, protože zhoršuje (bez realizace ochranných opatření) v určitém území podmínky. Závěrem takového posouzení bývá konstatováno, že záměr je akceptovatelný za daných podmínek.

HMP uvádí, že do posouzení vlastních staveb by se měla zahrnout pouze ta opatření, která jsou součástí staveb, případně ta, která mohou být realizována již v době uvedení staveb do provozu.

Zpracovatelé Dokumentace a doprovodných studií řešili zodpovědně problematiku zprovoznění Městského okruhu, který je umístěn ve vnitřní části Prahy, ve velmi citlivém území s vysokou mírou zatížení již v současnosti, v dopravně silně zatíženém území a zároveň početně osídleném. Pro varianty, které byly technicky realizovatelné, hledali takové možnosti a taková opatření, která by umožnila jak realizaci záměru, tak i splnění zákony stanovených limitů pro hodnocená území.

Zpracovatel Dokumentace navíc tyto podmínky a opatření konzultoval s Hl. m. Prahou. Rada HMP tyto návrhy přijala a schválila usnesením č. 1701 ze dne 21. 9. 2010. V této souvislosti vyjádření HMP nevystihuje skutečný stav. K posuzované stavbě, resp. stavbám je zapotřebí přistupovat nejen z hlediska jejich lokálních dopadů, ale především v širším kontextu města. Tam je teprve možné prokázat jejich opodstatněnost a to i z pohledu životního prostředí. Je nutno si uvědomit, že HMP v procesu EIA k předmětným stavbám vystupuje jako jeden z příslušných orgánů, zároveň je však investorem posuzovaného záměru. Zpracovatel Dokumentace postupoval standardními postupy a navrhl rozsáhlý soubor opatření pro minimalizaci negativních vlivů stavby. Povinností investora, pokud mají být předmětné stavby realizovány, je zajistit, aby byly naplněny podmínky, které z tohoto procesu posuzování vzešly.

S konstatováním, že obecný charakter optimalizačních opatření uvedený v Dokumentaci bude nutné dále specifikovat či upřesňovat, aby bylo možné docílit deklarované vývojové předpoklady poklesu dopravního zatížení, se lze ztotožnit a zpracovatel posudku ho dále zpracovává do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku se shoduje s požadavkem věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury, městské krajiny v dalších stupních projektové přípravy. Tento požadavek zpracovává do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku dále zpracovává tyto připomínky do návrhu stanoviska:

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 je třeba přizpůsobit charakteru městského prostředí.

V předstihu před zahájením stavby MO bude nezbytné zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané mimoúrovňové křížení s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v Dokumentaci.

Zpracovatel posudku se shoduje na preferenci varianty V2-O. Pro možnou minimalizaci vlivů na krajinný ráz a funkčnost N4/4 – Vltava zpracovatel posudku však doporučuje zvážit 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.

Požadavek ověřit možnost zachování objektu č. parc. 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) zpracovatel posudku zařazuje do podmínek v návrhu stanoviska pro fázi přípravy záměru).

Dále zahrnuje do podmínek v návrhu stanoviska tyto požadavky:

V dalších stupních projektové přípravy zvolit vhodnější architektonické řešení pro lávku ve stopě Korábské schody – U Meteoru. Jednodušší přemostění a konstrukčně subtilnější řešení by mělo zohlednit nárožní objekt u Grabovy vily, respektovat kvalitní dřeviny v severní parkové ploše.

V dalších stupních projektové přípravy upřesnit prostorové nároky a situování technického a technologického zázemí pro větrání tunelů a předpokládané vyústění větracích komínů.

Provéřit možnost zajištění pěší prostupnosti či cyklistického propojení mezi ulicemi Na Žertvách a lokalitou Podvinný Mlýn a zajistit kontinuální pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky.

4. Městská část Praha 3

č. j. UMCP3 000559/2011/ZSSI ze dne 18. 1. 2011

K záměru „Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka“ nemá MČ Praha 3 žádné námítky ani připomínky.

K záměru „Libeňská spojka - stavba č. 8313 nemá MČ Praha 3 žádné námítky ani připomínky.

K záměru „Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka - Štěrboholská radiála“ má MČ Praha 3 tyto námítky a připomínky:

Ve smyslu předchozích vyjádření doporučuje MČ k realizaci spíše jednu z variant T, hlavně pro napojení Jarovské spojky v oblasti styku s Českobrodskou.

K dalším detailům ke stavbě č. 0094 MČ připomínky nemá, podporuje však co nejrychlejší postup přípravy i výstavby a dokončení Městského okruhu.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Bez připomínek.

5. Městská část Praha 7

ZSN-D 13/11 ze dne 25. 1. 2011

Městská část Praha 7 konstatuje, že realizace uvedených záměrů neovlivní zásadním způsobem životní prostředí na území městské části Praha 7 a proto nepožaduje, aby byly stavby dále posuzovány na základě zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Městská část Praha 7 upřednostňuje následující varianty:

- **Městský okruh, stavba č. 0081 - varianta V2 - Optimalizovaná**
- Městský okruh, stavba č. 0094 - varianta TI - Optimalizovaná
- Libeňská spojka, stavba č. 8313 - varianta V1 - Optimalizovaná

Dále městská část požaduje přijetí všech optimalizačních opatření zahrnujících technická opatření a rozsáhlá dopravně organizační opatření (plošná regulace automobilové dopravy, emisní zóny atd.)

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Zpracovatel posudku shodně doporučuje k realizaci tunelovou variantu V2-O. Zpracovatel posudku však dále doporučuje zvážit 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 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.

Zpracovatel posudku podporuje požadavek přijetí všech optimalizačních opatření a požadavek zpracovává do návrhu stanoviska.

6. Městská část Praha 8

č. j. MCP8012475/2011, SZ MCP8 001047/2011/4 ze dne 4. 2. 2011

Souhlasí s optimalizovaným výhledovým stavem, tzn. s variantou V2 stavby č. 0081 a stavbou č. 8313.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku shodně doporučuje k realizaci tunelovou variantu V2-O. Zpracovatel posudku však dále doporučuje zvážit 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 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.

Jinak bez připomínek.

7. Městská část Praha 9

Č.j. P09-019922/2011, ze dne 5. 4. 2011

Stavba Městského okruhu č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka je navržena ve dvou variantách, které jsou z hlediska MČ identické. Pro Prahu 9 je problematická část ulice Kovanecké s obytnými domy, které budou zasaženy vyšší hladinou hluku a bude zhoršena kvalita ovzduší. MČ požaduje ochranu přilehlých domů všemi dostupnými technickými prostředky.

Stavba Městského okruhu č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála je navržena ve více variantách a pro městskou část je nejvýhodnější varianta T1. MČ považuje za problematické ražení tunelů pod obytnými domy a řešení MÚK Českobrodská, které vytváří velké a těžko přístupné plochy, které mohou být problémem z hlediska udržování čistoty. Praha 9 požaduje proto v dalším stupni PD navrhnout řešení i těchto prostor (nedoporučuje výsadbu keřů u kruhových objezdů).

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Požadavek na řešení ochrany ulice Kovanecké bude řešen i v navazujících stupních projektové přípravy. Součástí návrhu stanoviska je soubor opatření, které vycházejí z podmínek stanovených i Dokumentací a jejichž součástí jsou i opatření na minimalizaci negativních vlivů hluku a plyných škodlivin (viz návrh stanoviska).

8. Městská část Praha 10

Č.j.P10-042603/2011 ze dne 13. 4. 2011

K dokumentaci stavby „Soubor staveb městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., která byla předložena městské části Praha 10, nemá MČ Praha 10 připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

9. Městská část Praha 15

č. j. ÚMČ P15 00448/2011/OŽP/VVa ze dne 7. 2. 2011

a) **Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka**

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

Městská část Praha 15 má k záměru následující připomínky:

Z hlediska územního plánu:

Z Dokumentace vyplývá, že umístění stavby na území MČ Prahy 15 vykazuje drobné odchylky od platného ÚPn. Trasa přeložky ul. Rabakovské zasahuje do plochy LR-lesní porosty, kde umístění vozidlových komunikací není možné bez změny ÚPn a dále do plochy IZ-izolační zeleň, kde je možné pouze výjimečně.

S ohledem na blízkou polohu VKP „Mokřady Triangl“ je nutné provést veškerá opatření k zachování tohoto prvku, a to jak po dobu výstavby, tak po dokončení a zprovoznění stavby.

Z hlediska dopravy:

MČ Praha 15 nadále požaduje realizovat větev V 7 tj. napojení ulice Rabakovské na Štěrboholskou radiálu - směr Štěrboholy, která je řešena jako výhledová (v dokumentaci EIA zařazení do výhledu zdůvodněno nutností změny ÚPn). Důvodem pro zahrnutí větve V 7 již do stavby MO č. 0094 je plánovaná zástavba území skladovými a výrobními areály v průmyslové zóně podél ulice Rabakovské a s ní spojený nárůst IAD a nákladní dopravy v této oblasti. Odvedení této dopravy z Rabakovské zpět na ŠR přes ulici Průmyslová-Černokostelecká je vzhledem k nutnosti projetí několika křižovatek se SSZ dopravně nevhodné a při realizaci větve V 7 by tyto křižovatkové prostory nebyly tak zatěžovány.

EIA neuvádí a neřeší dopad napojení Městského okruhu a Jižní spojky na ulici Rabakovskou a navazující úsek křižovatky s ulicí Průmyslovou. Vzhledem k tomu, že dochází výhledově až k trojnásobnému navýšení dopravy na ulici Rabakovská oproti roku 2005 - viz situace intenzit provozu - je nutno řešit i příp. zkapacitnění křižovatkového prostoru Rabakovská-Průmyslová - Ke Kablu.

Dále požadujeme zachování stávající cyklotrasy podél ulice Rabakovské (Skalka-Hostivař).

Z hlediska životního prostředí:

K dalšímu stupni zpracování požaduje MČ doplnit projekt vegetačních úprav se zahrnutím kompenzace za likvidaci zeleně a úbytku dřevin v lesním celku VKP I5/345. Zásahy do zeleně budou prováděny mimo hlavní vegetační období. O povolení ke kácení dřevin v katastru Hostivař bude požádáno na OŽP ÚMC Praha 15.

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší bude v době výstavby samotné staveniště, kde bude docházet k produkci znečišťujících látek z provozu stavebních strojů a ke vzniku sekundární prašnosti pohybem stavebních mechanismů a při nakládání se sypkými materiály a dále provoz nákladních vozidel dopravujících stavební materiál. MČ požaduje zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro vybranou variantu pro období výstavby. Dále požaduje, aby při výběru dodavatele této stavby byla jedním z hlavních kritérií nejvyšší kvalita technické vybavenosti a možnost využívání takových postupů při stavebních pracích, které zajistí minimalizaci emisí znečišťujících látek.

Modelové výpočty prokázaly, že zprovozněním MO lze očekávat v jeho blízkosti překračování imisních limitů suspendovaných částic PM₁₀, lokálně může docházet k překročení limitu pro hodinové koncentrace NO₂. S navrženými optimalizačními a technickými opatřeními MČ souhlasí a požaduje jejich důsledné zakomponování do všech následných dokumentací.

MČ dále nesouhlasí se stanoviskem zpracovatele, který považuje domovní studny a drobné vodoteče za „hydrogeologické objekty bez většího vodohospodářského významu“. Důvodem je vzrůstající nutnost ochrany všech povrchových i podzemních vod.

V rámci dalších průzkumných prací požaduje MČ zpracovat podrobné hydrogeologické a hydrologické posouzení VKP „Mokřady TRIANGL“, vzhledem k připravovanému stavebnímu záměru.

MČ upozorňuje, že údaje o značném množství sond (včetně úrovně hladin podzemních vod) z databáze CGS - Geofond jsou již 40-50 let staré.

Zasakování srážkových vod je v předložené dokumentaci řešeno příliš obecně, vzhledem k nepříznivým zasakovacím poměrům většiny dotčeného území.

Významným zdrojem znečištění, které může negativně ovlivnit jakost povrchových i podzemních vod, bude v době výstavby samotné staveniště. Zejména se jedná o úkapy, eventuálně i o únik ropných látek. Je nutné zpracovat plán havarijních opatření pro případ úniku látek škodlivých vodám.

Stavbou dojde k výraznému narušení zemědělského půdního fondu. Pro územní řízení tak bude potřeba požádat příslušné orgány ochrany ZPF o souhlas s vynětím půdy ze ZPF. MČ připomíná, že vzhledem k velikosti plochy, která bude potřeba z půdního fondu odejmout, je potřeba dodržovat zásady ochrany ZPF stanovené v § 4 zákona č. 334/1999 Sb., o ochraně ZPF. MČ požaduje, aby byla odejmuta co nejmenší plocha ZPF, a to při plánování a umísťování zařízení staveniště. Tyto zařízení MČ požaduje umísťovat přednostně na pozemcích, které nejsou součástí ZPF, nebo na pozemky, které se budou v rámci stavby trvale odnímat.

K územnímu řízení by bylo vhodné doložit, jak bude nakládáno s ornici, a kde bude využita.

Stavbou vznikne velké množství odpadů. Tyto odpady je potřeba likvidovat v souladu se zákonem o odpadech. Před vydáním územního řízení požaduje MČ předložit předběžný plán likvidace odpadů ze stavby.

Pokud se zemina a hlušina stane odpadem, požaduje MČ při územním řízení předložit návrh na úložiště tohoto odpadu.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 zpracovatel posudku komentuje v posudku k příslušné stavbě.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Bez připomínek.

10. Hygienická stanice Hlavního města Prahy

č. j. HS HMP 357/2011 ze dne 11. 2. 2011

Ze souhrnné akustické studie vyplývá, že v současné době je zájmové území nadlimitně zatíženo hlukem z dopravy. Realizací navrhovaných komunikací ošetřených protihlukovými opatřeními, bude překročena limitní hladina akustického tlaku u cca 30 obytných domů v rozmezí od 1 do 14 dB v noční době, resp. od 1 do 12 dB v době denní. **Tuto situaci bude nutno řešit změnou funkce - tedy vyloučení bydlení z objektů zasažených nadlimitním hlukem.**

K riziku znečištění ovzduší, kde se za nejzávažnější složky znečištění považují suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5} s prokázaným vztahem především k úmrtnosti a nemocnosti na kardiovaskulární a respirační onemocnění a polyaromatické uhlovodíky s karcinogenním účinkem, reprezentované benzo(a)pyrenem, HS konstatuje, že nejzávažnější by byl stav, kdy by se na dostavěný MO přenášel tranzit dopravy při nerealizovaném Pražském okruhu. Tuto situaci nelze dopustit. Z tohoto důvodu považuje HS HMP dokončení severní a jihovýchodní (stavba 0511) části SOKP před zřízením předmětných staveb za prioritní a nezbytné.

Aby byly naplněny předpoklady předložené Dokumentace, je třeba, aby byl přednostně vybudován silniční okruh kolem Prahy, který odvede část dopravy z centrální části Prahy a teprve následně, nebo současně, uveden do provozu Městský okruh v úseku od Pelc-Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojku. Pouhá realizace plánovaných staveb bez souboru opatření ke snížení imisí z dopravy k podstatnému zlepšení výchozí situace nepovede.

HS upozorňuje též, že Dokumentace EIA neřeší, jaký dopad na hodnocené území z hlediska chráněných zájmů orgánem ochrany veřejného zdraví bude mít stav, kdy nebude vybudován severní segment staveb SOKP, ale bude zprovozněn celý MO.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření HS HMP koresponduje s výsledky souhrnného hodnocení souboru staveb MO č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky, přičemž zpracovatel posudku se s požadavky na upřednostnění dostavby SOKP a teprve následném zprovoznění Městského okruhu částečně ztotožňuje. Na základě porovnání všech hypotetických stavů lze totiž za optimální řešení považovat pouze současné uvedení do provozu jak SOKP, tak i městského okruhu.

Podmínky HS zpracovatel posudku zapracovává do návrhu Stanoviska.

Zpracovatel posudku upozorňuje na skutečnost, že dopad na hodnocené území z hlediska zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví pro stav, kdy nebude vybudován severní segment staveb SOKP, ale bude zprovozněn celý MO, je popisován v samostatné příloze SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST. Tento stav je označován jako Mezistav č. 3 a na základě v Dokumentaci prezentovaných výsledků představuje nejnepříznivější stav, který může v předmětném území nastat.

11. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha

č. j. ČIŽP/41/IPP/0813871.003/11/RJX ze dne 1. 2. 2011

Z hlediska odpadového hospodářství:

ČIŽP upozorňuje, že při stavbách bude manipulováno s velkým množstvím výkopových zemin, stavebních odpadů i materiálů z ražeb tunelů, je třeba do textu promítnou možnou změnu legislativy (upozornění), vzhledem k možné změně pohledu na tyto komodity v budoucnu (do dvou let bude nový zákon o odpadech).

V současné době se jeví problémem u výkopových zemin a rubaniny, místně zvýšené koncentrace arsenu u lokalit na území Prahy, a proto ČIŽP doporučuje sledovat jeho obsah v těžných komoditách, které jsou přesouvány mimo lokality staveb (ČIŽP doporučuje provést předběžný průzkum zaměřený na obsah arsenu ve výkopových zeminách a rubaninách).

Komentář zpracovatele posudku:

Obecný požadavek na dodržování povinností vyplývajících z aktuální legislativy v odpadovém hospodářství považuje zpracovatel posudku za samozřejmý, proto nebude doporučení, aby se nakládání s odpady v budoucnu řídilo platnou legislativou se zohledněním případných budoucích legislativních změn (plánovaná novela zákona o odpadech), zařazovat jako samostatné opatření.

Zpracovatel posudku zapracuje požadavek na sledování arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny v rámci předběžného průzkumu do návrhu Stanoviska.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany přírody:**a) Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka**

Za předpokladu dodržení opatření, navrhovaných v rámci vypořádání se s připomínkami OOP ČIŽP OL Praha (2008) má ČIŽP pouze následující připomínky:

Vzhledem k vysoké biodiverzitě přírodní památky Bílá Skála je žádoucí minimalizovat zábor území PP i jejích ochranného pásma. Záměr ve variantě 1 rovněž znamená významný zásah do nadregionálního biokoridoru Vltavy, kde likvidací, popř. výraznou redukcí břehových porostů, dojde k omezení funkčnosti tohoto biokoridoru. Proto se ČIŽP přiklání k tunelové variantě 2, která je z hlediska záboru zájmového území výhodnější. Jako kompenzaci ekologické újmy, vzniklé záborem ochranného pásma PP Bílá Skála, požaduje ČIŽP přijmout opatření navržená v kapitole II.3 přílohy H.10 (Biologický průzkum území dotčeného výstavbou).

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

Výstavbou této části okruhu dojde k výraznému zmenšení plochy interakčního prvku ÚSES I5/345, který je již v současné době rozdělen oplocenou zkušební kolejí metra na dvě nestejně části. Jako kompenzaci zmenšení plochy prvku ÚSES požaduje ČIŽP v úseku 0,5-0,85 vybudovat ekodukt přes těleso silničního okruhu a zkušební kolej metra. Taková stavba umožní zejména větším živočichům využívat obě části zalesněné plochy.

V úseku Jarov-Balabenka se inspekce s ohledem k zachování co největší možné plochy stávajícího biokoridoru L4/257 přiklání k variantě T2.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

ČIŽP upozorňuje na nutnost včasného zpracování dendrologického průzkumu ploch přímo dotčených stavbou, jehož výsledky umožní orgánu ochrany přírody, který bude vydávat rozhodnutí o kácení dřevin, v tomto rozhodnutí stanovit a specifikovat rozsah náhradní výsadby, popř. dalších kompenzačních opatření. Toto upozornění se týká i předešlých částí záměru.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Ad a) Požadovaná opatření budou zahrnuta do podmínek v návrhu stanoviska.

Požadavek na zpracování dendrologického průzkumu zpracovatel posudku zapracovává do podmínek v návrhu stanoviska.

Z hlediska ochrany vod:**a) Městský okruh, stavba č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka**

Bez připomínek.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

V dokumentu „Celkové zhodnocení“, kapitola B.III.2 Odpadní vody, není jasně popsán způsob zacházení se srážkovými vodami z komunikací. Na jedné straně se mluví o zaústění do dešťové kanalizace a limitech ukazatelů platných pro nátok na ÚČOV, na straně druhé se pracuje v tabulkách pouze s přirozenými recipienty Botič a Rokytky. Menší toky jsou pouze zmíněny v jiném dokumentu „Posouzení vlivu na Hydrogeologické poměry v blízkosti projektované trasy“, je zapotřebí podrobněji řešit i jejich ovlivnění. Požadujeme podrobněji specifikovat zacházení se srážkovými vodami a uvážit užití lapolů, pokud bude srážková voda svedena do povrchových toků.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany lesa:

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

Bez připomínek.

b) Městský okruh, stavba č. 0094 v úseku Balabenka – Štěrboholská radiála

Z předkládaných variant záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) se přiklání k tunelové variantě T2, která je hlediska nároků na trvalý zábor PUPFL nejšetrnější.

c) Libeňská spojka – stavba č. 8313

Bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření ke stavbě MO č. 0094 a stavbě č. 8313 zpracovatel posudku komentuje v posudcích k příslušným stavbám.

Bez připomínek.

12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

č. j. 5169/780/10 ze dne 14. 2. 2011

Konstatuje, že zejména ve fázi výstavby těchto záměrů požaduje minimalizaci negativních dopadů stavby na kvalitu ovzduší, a to zejména dodržováním technologické kázně, preferencí moderní stavební techniky, zkrápěním prašných ploch a důsledným čištěním automobilů před jejich vjezdem na místní komunikace.

Co se týká optimalizovaných variant, které počítají mj. s možností vzniku nízkoemisní zóny, MŽP upozorňuje, že doposud nebyla schválena novela zákona o ochraně ovzduší, která možnost vyhlášení nízkoemisní zóny zavádí.

MŽP dále konstatuje, že již v současné době dochází v dotčeném území k plošnému překračování imisního limitu 24hodinových koncentrací, a to nezávisle na existenci staveb Městského okruhu i Libeňské spojky. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci optimalizačních opatření (nucené odvětrání tunelů, izolační výsadba pro snížení sekundární prašnosti, pravidelné čištění povrchu komunikací aj.) se však sníží rozsah překročení tohoto limitu oproti stavu bez výstavby, realizace záměru tedy bude představovat zlepšení situace.

Na základě výše uvedeného tedy považuje OOO MŽP předkládaný záměr za akceptovatelný.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření kvalifikuje záměr jako akceptovatelný ve výhledovém optimalizovaném stavu, tedy za předpokladu realizace optimalizačních opatření a dobudování NKS. Zpracovatel posudku se s vyjádřením ztotožňuje a zpracovává ho do návrhu Stanoviska.

13. Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb

č. j. 2107/760/10 ze dne 17. 1. 2011

K přepracované dokumentaci „Soubor staveb MO v úseku Pelc-Tyrolka - Štěrboholská radiála a Libeňská spojka“ si dovoluujeme poznamenat, že environmentální přijatelnost (zejména z hledisek dodržení limitů ochrany ovzduší a hluku) doporučených variant obou jmenovaných staveb se v jejich hodnocení vlivů opírá o předchozí provedení organizačních opatření, o nichž rozhoduje (na základě existující nebo teprve připravované legislativy) hlavní město Praha. Upozorňujeme proto, že stanoviska EIA k oběma uvedeným stavbám by mělo obsahovat podmínku, že územní rozhodnutí 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. Jinak by varianty, na něž bude územní rozhodnutí vydáváno, byly odlišné od variant posouzených v procesu EIA a stanovisko EIA by pro ně neplatilo.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku zmíněnou podmínku (s níž se ztotožňuje) zahrnuje do návrhu stanoviska.

14. Univerzita Karlova v Praze

č. j. 785/2011-VI ze dne 31. 1. 2011

Stavbou 0081 v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka bude ohrožena nejen nová výstavba, ale i užívání stávajících budov UK na Pelc-Tyrolce. Dostatečnou ochranu, zejména u nekrytých částí komunikací, Dokumentace neřeší a ochrana VŠ areálů zaručena není.

Z toho důvodu je pro UK přijatelná pouze varianta č. 5 předložené Dokumentace - to je vedení MO v oblasti areálů VŠ v tunelech bez vyústění u mostu Barikádníků, které umožní celkové dopravní zklidnění, příp. i redukci stávající mimoúrovňové křižovatky. Křižovatka a ulice V Holešovičkách je ponechána místní obslužné dopravě. Při realizaci stavu navrhovaném variantou V1 či V2 hrozí, že vnější podmínky si vynutí další investice na univerzitních budovách (okna s vyšší neprůzvučností, nucená ventilace apod.).

Univerzita Karlova má k dokumentaci následující připomínky:

- Předložená Dokumentace neřeší vliv stavby na vysokoškolský areál, a to při výstavbě v těsné blízkosti a též ve fázi užívání stavby.
- Vysokoškolský areál na Pelc-Tyrolce sloužící Matematicko-fyzikální fakultě. V pracovní dny sem denně přichází cca 2000-2500 studentů, pedagogů a vědeckých pracovníků. Tuto skutečnost Dokumentace nezohledňuje (viz části např. C.1.7., C.2.8.).
- Pracoviště fakulty jsou vybaveny nákladnými a citlivými přístroji. Budovy se nacházejí v bezprostřední blízkosti plánované stavby. Především pracoviště školního jaderného reaktoru VR - 1 podléhajícího dozoru Státního úřadu pro jadernou bezpečnost je třeba uchránit od negativních vlivů výstavby a užívání plánované stavby, hlavně vibrací a chvění. Tuto skutečnost Dokumentace nezohledňuje a nenavrhuje způsoby řešení. UK žádá pečlivou koordinaci POV s potřebami fakulty.

- Na pozemku parc. č. 404/1 v k. ú. Libeň se nachází místní pojezdová komunikace, která slouží k obsluze celého areálu MFF, V Holešovičkách 747 (služby, rozvoz plynu, požární ochrana atd.). Není možné ji používat při stavební činnosti a omezovat tím průjezd během výstavby díla.
- Vysoká škola je ze zákona 258/2000 Sb., v platném znění, povinna zajistit, aby vnitřní prostředí odpovídalo hygienickým limitům chemických, fyzikálních a biologických ukazatelů. Po dobu výstavby díla bude probíhat výuka v posluchárnách nejbližší ke staveništi v nadměrném hluku a prašnosti ze stavebních strojů. Z kapacitních důvodů nelze přemístit výuku do jiného univerzitního zařízení. Dokumentace protihluková opatření během výstavby neřeší. UK žádá koordinovat výstavbu do období mimo výuku, ve spolupráci s vedením fakulty.
- Vzhledem k rozsáhlým škodám na majetku v areálu MFF v roce 2002 vlivem povodní je odůvodněna starost o zajištění bezpečnosti majetku po demolici protipovodňových stěn během výstavby díla. Jak je zajištěna provizorní náhrada?
- Ulice Povltavská od MÚK P-T směrem k Balabence je v současnosti s velmi malou dopravní zátěží. Po výstavbě komunikací je zde předpokládána dopravní zátěž cca 70 000 vozidel v obou směrech. Pouze touto skutečností se akustická situace v areálu MFF velmi zhorší. Počítačové modely to však neukazují. Navrhované protihlukové stěny budou nepostačující, zvláště pro vyšší patra katedrového objektu, kde již nyní hodnoty překračují povolené limitní hladiny akustického tlaku. Jednou z možností pro trvale udržitelné užívání areálu MFF je opatření vysokokapacitních komunikací v místech na povrchu lehkým celkovým protihlukovým překrytím.
- Univerzita apeluje na důsledné dodržení podmíněnosti staveb, zprovoznit MO až po Pražském okruhu. Není možné tranzitní dopravu svést na MO do vysokoškolského areálu. Po realizaci Pražského okruhu se též upřesní bilance dopravní zátěže pro dopravní řešení na Pelc-Tyrolce

Komentář zpracovatele posudku:

Pro výběr posuzovaných variant byly zpracovány tři expertní posudky:

Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVÚT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Posuzuje varianty z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními od Dopravní fakulty ČVUT zpracovala. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Vedoucím tohoto pracovního týmu byl Prof. Ing. Pavel Příbýl.

Tyto posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant 3-5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, proto Dokumentace dále v tomto úseku hodnotí v tomto úseku pouze varianty V1 a V2.

Zpracovatel posudku částečně souhlasí s názorem Univerzity Karlovy, že předložená Dokumentace, resp. Akustická studie neřeší vliv stavby na vysokoškolský areál, a to při výstavbě v těsné blízkosti a

těž ve fázi užívání stavby. Tato studie neřeší tento vliv detailně, ale pouze globálně v rámci řešení celého úseku. Proto zpracovatelský tým Posudku provedl alespoň ve třech bodech na objektech UK 24hodinové měření stávající akustické situace pro doplnění informací o hlukovém zatížení tohoto areálu.

Hodnoty na fasádě objektu Pátkova 2135/1 – Koleje 17. listopadu, Praha 8 – místo měření M1 cca v jeho 1/2 výšky ve směru k ulici Povltavská se pohybovaly v denní době $L_{Aeq,T=16hod} = 59,4$ dB a v noční době $L_{Aeq,T=8hod} = 54,8$ dB (Protokol z měření je přílohou Posudku).

Hodnoty na fasádě objektu MFF V Holešovičkách 747/2, Praha 8 – místo měření M2 cca v jeho 1/2 výšky ve směru k ulici Povltavská se pohybovaly v denní době $L_{Aeq,T=16hod} = 62,6$ dB a v noční době $L_{Aeq,T=8hod} = 56,7$ dB (Protokol z měření je přílohou Posudku).

Hodnoty na fasádě objektu MFF V Holešovičkách 747/2, Praha 8 – místo měření M3 cca v jeho 1/2 výšky ve směru k ulici v Holešovičkách se pohybovaly v denní době $L_{Aeq,T=16hod} = 66,8$ dB a v noční době $L_{Aeq,T=8hod} = 62,6$ dB (Protokol z měření je přílohou Posudku).

Z výsledků vyplývá, že při případném dalším navýšení hlučnosti na fasádách, což však závisí na výsledném řešení navrhované stavby z hlediska její protihlukové ochrany, bude nutné prověřit splnění limitních hodnot i ve vnitřním prostředí objektu MFF V Holešovičkách 747/2, a to jak pro fázi provozu, tak i výstavby a případně navrhnout a realizovat další doplňující opatření na fasádách objektů UK. Požadavek na detailní prověření, zhodnocení akustické situace na fasádách objektů UK a v jejich vnitřních prostorách musí být provedeno po výběru a optimalizaci finální varianty v dalších stupních projektové dokumentace.

Zpracovatel posudku předpokládá, že rozhodnutí o umístění jaderného zařízení v centrální části města bylo provedeno s ohledem na vyplývající podmínky zatížení zájmového městského území včetně zatížení automobilovým provozem. Stávající dopravní situace (výchozí stav 2005) představuje zatížení území intenzitou cca 67 tis. vozidel/24 hod, (ul. V Holešovičkách) a 18 tis. (ul. Povltavská), výhledový předpoklad je 61 tis. vozidel/24 hod (ul. V Holešovičkách) a 56 tis. vozidel/24 hod (ul. Povltavská). Oblast areálu UK bude tedy vystavena vyššímu zatížení dopravou a případně vznikajících vibrací způsobených automobilovým provozem.

Šíření vibrací od automobilové dopravy především závisí na vzdálenosti komunikace od místa příjmu, na kvalitě povrchu komunikace a po jejího podloží a především na tonáži přenášené po povrchu komunikace. Zdrojem vibrací z automobilové dopravy je tak zejména provoz nákladní dopravy. Uplatněním optimalizačních opatření - zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 12 t na MO - lze předpokládat významné omezení tohoto druhu dopravy. Lze tedy předpokládat, že by bezpečnostní podmínky provozu reaktoru neměly být významně ovlivněny.

Nicméně zpracovatel posudku do návrhu stanoviska zapracovává požadavek, provést detailní analýzu tohoto problému ve spolupráci s Univerzitou Karlova a SÚJB 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.

Pro fázi výstavby bude nutné v rámci zásad organizace výstavby přijmout taková opatření (zejména pro ražení tunelu pod Bílou skálou) a projednat je s provozovatelem reaktoru, aby nebyly v žádném případě dotčeny bezpečnostní podmínky jeho provozu.

Problematika působení výstavby na reaktor musí být v součinnosti s provozovatelem zařízení detailně monitorována. Tyto podmínky budou zahrnuty do podmínek v rámci návrhu stanoviska.

Podmínku „Na pozemku parc. č. 404/1 v k. ú. Libeň se nachází místní pojezdová komunikace, která slouží k obsluze celého areálu MFF, V Holešovičkách 747 (služby, rozvoz plynu, požární ochrana

atd.). Není možné ji používat při stavební činnosti a omezovat tím průjezd během výstavby díla.“ zpracovatel posudku zařazuje do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku zpracovává do návrhu stanoviska požadavek koordinovat výstavbu do období mimo výuku, ve spolupráci s vedením fakulty.

Dokumentace řeší úpravu definitivního protipovodňového systému v celém úseku Povltavské ulice v kap. D.I.4 – Vlivy na povrchovou a podzemní vodu. Pro protipovodňovou ochranu areálu UK během stavby bude použito mobilních protipovodňových prostředků. Rozsah a požadavek jejich použití bude uveden v povodňovém plánu stavby, který bude v rámci projektové přípravy pro daný úsek stavby MO zpracován a následně schválen příslušným vodohospodářským orgánem. Požadavek na zpracování povodňového plánu stavby bude součástí podmínek návrhu stanoviska.

Problematika hlukového zakrytí MO podél objektů Matematicko fyzikální fakulty UK bude řešena v dalších stupních přípravy pro konkrétní vybranou variantu v souladu s ostatními požadavky z Urbanistické studie Pelc-Tyrolka-Troja (ÚRM MHMP 2010). Je třeba si však uvědomit, že významným zdrojem hluku pro UK bude také i ve výhledu výše posazená stavba mostu Barikádníků a ulice V Holešovičkách.

Zpracovatel posudku s požadavkem v principu souhlasí a doporučuje jím nabízené řešení směřující k humanizaci prostorů vysokoškolského areálu. Po konzultaci s projektanty lze konstatovat, že technické řešení zakrytí je možné, obdobně jako v povrchovém úseku mezi mostem Barikádníků a novým Trojským mostem. Jde však o poměrně investičně nákladné řešení pro ochránění městského parteru. Bylo by nutné najít takové řešení, které by odstranilo vzniklou urbanistickou bariéru a nově urbanisticky formovalo dané území. Zdroj hluku z mostu Barikádníků a ul. V Holešovičkách toto řešení neovlivní. Toto doporučení bude součástí návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku souhlasí s podmíněností staveb MO dokončením SOKP a tuto podmíněnost zpracovává do podmínek v rámci návrhu stanoviska.

Univerzita Karlova v Praze

Doplnění stanoviska k čj. 785/2011-VI ze dne 25. 3. 2011

Univerzita Karlova v tomto vyjádření doplňuje své stanovisko k variantám V1 a V2, které Dokumentace EIA podrobně hodnotí a doporučuje je k přijetí. UK konstatuje, že obě tyto varianty neřeší dostatečně zejména protihluková opatření vzhledem k rozvojovému území UK. Pro univerzitu by byly tyto varianty přijatelné pouze v případě, že by úseky komunikací vzdálené pouze několik desítek metrů od poslucháren byly překryty novým pochozím parterem s možností umístění zeleně (analogicky k řešení plánovanému v úseku mezi MÚK Pelc-Tyrolka a ústím tunelu Blanka).

UK se domnívá, že je třeba chránit před negativními vlivy intenzivní dopravy i tyto prostory, nejen prostředí budov. Umístění takto mohutné dopravní stavby do prostoru vnitřního města je třeba řešit úpravami, které budou směřovat k humanizaci zasaženého prostoru.

Komentář zpracovatele posudku:

Problematika hlukového zakrytí MO podél objektů Matematicko fyzikální fakulty UK bude řešena v dalších stupních přípravy pro konkrétní vybranou variantu v souladu s ostatními požadavky z Urbanistické studie Pelc-Tyrolka-Troja (ÚRM MHMP 2010). Je třeba si však uvědomit, že významným zdrojem hluku pro UK bude také i ve výhledu výše posazená stavba mostu Barikádníků a ulice V Holešovičkách.

Zpracovatel posudku s požadavkem v principu souhlasí a doporučuje jím nabízené řešení směřující k humanizaci prostorů vysokoškolského areálu. Po konzultaci s projektanty lze konstatovat, že technické řešení zakrytí je možné, obdobně jako v povrchovém úseku mezi mostem Barikádníků a novým Trojským mostem. Jde však o poměrně investičně nákladné řešení pro ochránění městského parteru. Bylo by nutné najít takové řešení, které by odstranilo vzniklou urbanistickou bariéru a nově urbanisticky formovalo dané území. Zdroj hluku z mostu Barikádníků a ul. V Holešovičkách toto řešení neovlivní. Toto doporučení bude součástí návrhu stanoviska.

15. Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě

ze dne 7. 2. 2010

K předkládanému Souboru staveb městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky má iniciativa Auto*Mat následující připomínky:

- Navrhované stavby Městského okruhu nemohou plnit správně požadovanou funkci bez předchozí realizace severní části Pražského okruhu. Proto požadují podmínit zprovoznění staveb 0081, 0094 a 8313 předchozí realizací severní části Pražského okruhu. Navrhované provedení stavby ve všech variantách odporuje požadavkům na dopravní funkci Městského okruhu tak, jak jsou uvedeny v souhrnné zprávě (str. 46). Aby Městský okruh plnil správně svou dopravní funkci a nenahrazoval svojí existencí okruh vnější, je zcela nezbytné, aby byl pro uživatele méně komfortní, než vnější okruh. Tento předpoklad není navrženým záměrem naplněn ve dvou bodech:
 - a) Vnitřní okruh se v severní části města buduje dříve než okruh vnější, a bude tedy po značnou dobu automaticky atraktivnější než „nulová varianta“ fyzicky nepřítomného vnějšího okruhu.
 - b) I ve velmi nepravděpodobném případě současného dokončení obou okruhů nabídne Městský okruh pro mimopražský tranzit kratší cestu bez výrazných překážek (jako by byly křižovatky se světelnou signalizací nebo úseky se zpomalením dopravy na 50 km/h, případně kapacitní omezení vyžadující dávkování dopravy).

Komentář zpracovatele posudku:

V dokumentaci je doporučen postup dokončování, tak jak ho požaduje tato připomínka. Zpracovatel tento postup předržuje jako základní podmínku pro realizaci záměru.

Podle předpokladů ŘSD v období počátku výstavby měl být v současné době SOKP již v provozu. Nerealizace severozápadní části MO je horší varianta než pozdější zprovoznění SOKP. Toto zcela jistě platí v kontextu převážné části města. MO nebude fungovat pro tranzit, stejně jako tak nefunguje dnes Jižní spojka. To je dáno dopravními opatřeními, která budou uvedena do provozu společně s danou částí MO.

Nepříznivý stav, kdy severní část MO nabídne (téměř) srovnatelný komfort jako severní část PO, by mohl nastat teprve v případě realizace souvislého tahu Břevnovská radiála – severní část MO – Vysočanská radiála (VR). Při tom druhá stavba VR je v územním plánu pouze v rezervě, a při přípravě podkladových materiálů pro Radu HMP a Výbor dopravy ZHMP je nyní (zač. roku 2011) odbornými městskými organizacemi (TSK, ÚRM) shodně akcentována priorita dobudování okruhů před radiálami. Jak Břevnovská radiála, tak i druhá stavba Vysočanské radiály se tak dostávají do časově velmi vzdáleného horizontu.

Severozápadní a severovýchodní část MO, i bez návaznosti na Břevnovskou a Vysočanskou radiálu a i bez severní části PO jsou potřebné pro řešení tangenciální dopravy ve středním a vnějším pásmu

města. Nežádoucí tranzit těžké nákladní dopravy bude třeba z MO vymástit zákazovými dopravními značkami (obdobně jako na Jižní spojce od podzimu 2010). V případě osobních automobilů tvoří tranzit méně než 5 % jízd ve městě.

Ke zpomalení dopravy bude muset zákonitě dojít v úsecích, kde budou problémy s protihlukovou ochranou. Takže rychlost 50 km/hod bude vynucena i omezením hlučnosti v rámci dalších stupňů projektové dokumentace a optimalizace navrhovaných protihlukových opatření.

- V případě dostavěného Pražského i Městského okruhu bude minimálně pro IAD nadále atraktivnější průjezd po Městském okruhu než po Pražském okruhu. Požadují doplnit srovnání o variantu, která by v době po případném dokončení nadřazeného komunikačního skeletu reálně; plnila požadavek nižší atraktivity Městského okruhu oproti Pražskému okruhu.

Komentář zpracovatele posudku:

Pražský okruh je projektován v potřebné kapacitě na vyšší návrhovou rychlost nežli Městský okruh. Podmínky pro jeho vyšší atraktivitu pro IAD na obvodě hl. města budou tudíž vytvořeny. Pražský okruh je určen především pro převedení tranzitní dopravy, rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy po obvodě hl. města a zároveň by měl umožnit realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými částmi Prahy. Městský okruh umožní realizaci velké části dopravního výkonu vnitroměstské IAD po technicky vybavené trase (s vysokým podílem tunelů) urbanizovaným územím města mimo jeho centrum. Rozsah této vnitroměstské dopravy bude možné ovlivnit mírou dopravně regulačních a dalších restriktivních opatření vůči IAD na území Prahy uvnitř Městského okruhu a nabídkou kvalitní MHD (PID). Navíc se z důvodu protihlukové ochrany nebude možné vyhnout v některých úsecích i snížení rychlostí na 50 km/hod.

Z bodu „b“ předchozí připomínky vyplývá potřeba doplnit srovnání o posouzení varianty řešení stavby, která by byla schopná nezvýhodnit průjezd, po Městském okruhu a Libeňské spojce oproti jízdě po okruhu vnějším.

Samotná potřebnost existence MO v navržených parametrech není také dostatečně zdůvodněna. Pro obecné zdůvodnění staveb nadřazeného komunikačního skeletu se v dokumentaci používají argumenty, které považují za sporné.

1. MO tvoří „logickou hranici“ pro zavedení mýta (zpráva k stavbě č. 0094 str. 11 dole).

Toto není argument. Logickou hranicí mohou být stejně dobře stávající komunikace (například Průmyslová).

Komentář zpracovatele posudku:

Otázka hranice mýtné oblasti byla již v rámci úvodní studie zavedení mýtného v Praze diskutována, zpracovatel posudku proto konzultoval tuto otázku s dopravními experty, kteří mají s touto problematikou zkušenosti. Posunutí až na hranici Průmyslového polookruhu je problematické s ohledem na značný plošný rozsah mýtné oblasti, rozdílnost kvality obsluhy území prostředky veřejné dopravy i způsob urbanizace. Zpoplatněná oblast by měla být pouze v centrální části, která se potýká s největšími problémy z hlediska zdrojové a cílové dopravy a pravděpodobně se bude územní rozsah řešit v etapách směrem od centra. Logickou hranicí má být objezdová trasa kapacitnějšího charakteru, vedoucí po okraji zpoplatněné oblasti.

Opatření vedoucí k omezování automobilové dopravy (ať už se jedná o nízkoemisní zóny nebo mýtné systémy) by měly být navrženy se vzrůstající mírou restrikce směrem k centru města, což potvrdila

studie zavedení mýtného systému. V ní byly prověřovány varianty zpoplatnění oblasti blízké území Pražské památkové rezervace (PPR). Potvrdilo se, že zpoplatnění jen oblasti PPR bez uličního tahu Nuselský most – Legerova / Sokolská – Wilsonova – Hlávkův most nepřináší potřebný efekt na snížení automobilové dopravy. Zpoplatněná oblast by tedy měla být rozšířena i na zbývající část MČ Praha 2 a části území MČ Praha 3 a Praha 10. V oblasti již dnes silně zatíženého dopravního tahu Bělocerkevská–Želivského, případně na východ od něj, byl identifikován deficit potřebné kapacitní tangenciální komunikace. Obvodová komunikace regulované oblasti je však klíčovou podmínkou fungování dopravního systému. Zmíněná ulice Průmyslová již příliš vybočuje mimo centrální oblast, přičemž plní jiné funkce jako osa Hostivařsko-Malešického průmyslového komplexu.

2. Nedokončení funkčního celku by mělo negativní vliv na investované prostředky, protože vytvořená kapacita NKS by nebyla dostatečně využívána (zpráva k 0094 str. 11 a jinde).

Toto tvrzení je nepravdivé, protože řada zrealizovaných staveb NKS dlouhodobě funguje na hranici kapacity (např. Štěrboholská radiála). I když je to často z toho důvodu, že stavby suplují doposud neexistující části Pražského okruhu, nelze předpokládat, že by i stávající stavby MO nebyly po dokončení PO dostatečně využívány. Konečně je pochybné zdůvodňovat sporná současná rozhodnutí tím, že jejich nerealizace sníží hodnotu obdobných sporných rozhodnutí z minulosti.

Komentář zpracovatele posudku:

Pokud jsou některé stavby z minulosti dnes kapacitně přetížené z důvodu nedokončenosti celého systému je evidentní nutností tento systém dokončit. Navrhované stavby jsou určeny k nahrazení nevyhovujících komunikací nižšího řádu a jejich zklidnění. Přesuny dopravy na dokončený MO, nebo případně i další stavby NKS dokazují výpočty intenzit dopravy při jednotlivých dopravních stavech a zároveň tuto skutečnost dokazují veškeré významné změny v dopravě v Praze (zprovoznění SOKP 512-514, zprovoznění tunelu Mrázovka apod.) Zvýšení osobní automobilové dopravy na jižní spojce a snížení intenzit na ostatní síti ve městě jsou toho jasným příkladem.

3. MO slouží k ochraně centrální oblasti města před zbytnou dopravou (souhrnná zpráva, str. 45). Není tak zcela pravda. Usnadnění průjezdu městem po dokončení MO povede ve střednědobém měřítku naopak ke zvýšení zátěže a tím ke zvýšení tlaku na centrální oblast města, která může zlepšení životního prostředí (dosažené spíše díky realizaci mýta a nízkoe emisních zón než díky dostavbě okruhu) časem zcela anulovat.

Komentář zpracovatele posudku:

Největším přínosem pro cílové řešení dopravy je synergické působení MO, mýtného systému a současného provedení dopravně organizačních opatření uvnitř oblasti (např. snížení počtu pruhů či preferenční opatření ve prospěch MHD). MO je navíc převážně veden v tunelových trasách, což dává předpoklady k maximálnímu omezení dopadů na velkou část území, kterým prochází. V otázce usnadnění průjezdu městem není rozlišeno, o jaký průjezd se jedná. Je-li výsledným efektem MO a mýta změna trasy průjezdu vnitroměstské dopravy ze stávajících historických uličních profilů do tunelové trasy a tedy jeho „usnadnění“, pak se jedná o efekt záměrný a chtěný. Charakter MO je odlišný od charakteru vnějšího, Pražského okruhu co do kvality, tudíž je oprávněný předpoklad, že bude stopa vnějšího okruhu díky svému komfortu atraktivnější oproti vnitřnímu okruhu, byť opticky kratšímu.

4. Účinnost systému lze hodnotit až po jeho dokončení a až tehdy přejímat doplňující nebo korigující opatření (souhrnná zpráva, str. 47).

Jestliže ale vzniká stavba, která v zásadě nesplňuje ani teoretické požadavky (především ten, že použití MO má být pro uživatele znatelně méně komfortní než použití PO) a pozitivní jevy (např. snížení negativních vlivů na životní prostředí v centru města) vážeme spíše na dopravně-organizační než stavební opatření; je otázka, zdá bude cíle po dostavbě systému vůbec dosaženo, a pokud tohoto cíle za značných nákladů dosáhneme, zda příčinou naplnění tohoto cíle byla dlouhodobá výstavba NKS, nebo spíš až návazná organizační opatření jako je zavedení mýta či nízkoe emisních zón.

Komentář zpracovatele posudku:

Komfort průjezdu MO nebude stejný jako PO. Rozdíl je nejen v návrhových parametrech ale také v míře a četnosti manévrů konaných vlivem vyšší četnosti křižovatek. Nelze zcela oddělovat výstavbu nadřazené komunikační sítě a organizační opatření v dopravě. Rozvoje dopravy v Praze daný strategickým a územním plánem hl. m. Prahy uvádí, že je nezbytné uvažovat oba nástroje pro dosažení cílového stavu. Stejně jako není reálné očekávat, že pouze výstavba NKS vyřeší všechny problémy města, není ani reálné očekávat, že pouze zavedení regulací vyřeší všechny problémy. Toto ostatně potvrdila i Dokumentace EIA na MO. Je úkolem naplňování dopravní politiky města najít vyvážený poměr obou přístupů.

Celá související část SOKP (plánované i stávající úseky) je v uspořádání 2 x 3 jízdní pruhy šířky 3,75 m se středním dělicím pásem. Tomu odpovídá i navrhovaná kategorie S34/100 s rozšířením mezi křižovatkami o přídatný pruh střídavě využívaný jako odbočovací, připojovací a pruh pro pomalá vozidla. Kategorie zahrnuje též zpevněnou část krajnice šířky 3 m, která může sloužit k odstavení vozidla nebo provizornímu rozšíření. Návrhová rychlost je 100 km/h. Povolena rychlost je 130 km/h.

Řešené úseky MO stavba č. 0094 a 0081 jsou navrženy v kategorii MS4d 20/80 (70 až 60) jako místní sběrná komunikace směrově rozdělená se středním dělicím pásem funkční skupiny B. Příčné uspořádání je 2 x 2 jízdní pruhy šířky 3,5 m. V místech MÚK je rozšíření o odbočovací nebo připojovací pruh. Kategorie nezahrnuje na rozdíl od SOKP zpevněnou krajnici. Návrhová rychlost je 80 km/h, v odůvodněných případech z důvodu zhoršených směrových parametrů 60 km/h.

Z výše uvedených základních parametrů SOKP a MO je zřejmý významný rozdíl zejména v návrhové rychlosti, počtu a šířce jízdních pruhů (kapacita, komfort, bezpečnost), v případě MO neexistence široké zpevněné krajnice. V návaznosti na to jsou pak rozdíly v dalších parametrech ovlivňujících kvalitu a rychlost dopravy jako jsou poloměry směrových a výškových oblouků, podélné sklony, délka odpojovacích resp. připojovacích pruhů, vzdálenosti křižovatek atd.

5. Význam MO spočívá v soustředění diametrálních dopravních vztahů z přilehlých oblastí na adekvátně vybavenou komunikaci (souhrnná zpráva str. 45).

Tento jediný argument je pravdivý. Požadavek na existenci adekvátně vybavených komunikací pro IAD (a tedy usnadnění průjezdu IAD širším centrem města) je jediným skutečným důvodem výstavby MO. Tento argument ovšem nelze považovat za dostatečný v situaci, kdy se jedná o stavbu s nedostatečně prokázaným kladným vlivem na životní prostředí v Praze.

Iniciativa Auto*Mat proto požaduje doplnit srovnání o variantu, která by po případném dokončení nadřazeného komunikačního skeletu reálně plnila požadavky na dopravní funkci Městského okruhu, konkrétně ten, že použití vnějšího okruhu (PO) má být pro řidiče projíždějící Prahou výhodnější, než použití okruhu vnitřního (MO).

Komentář zpracovatele posudku:

Z připomínky spíše vyplývá nepochopení, o jaké diametrální trasy se v popisu jedná. Jde o převedení takových dopravních vztahů, které jsou diametrální v rámci širšího městského centra, tedy v atrakčním poli městského okruhu a pro které je ostatní část sítě NKS neatraktivní. Jde o vztahy primárně se zdrojem nebo cílem či obou těchto bodů uvnitř tohoto jádrového území. Samotná výstavba MO popisovaný stav nezpůsobí. Zmiňovaná atraktivnost by spíše nastala ve fázi, kdy by se dostavěla síť radiálních komunikací v parametrech obdobných pražskému okruhu.

- Jako pozitivní výsledek posouzení je nabídnuta tzv. „optimalizovaná“ varianta doplněná o zavedení mýta a nízkoemisních zón (tzv. dopravně-organizační opatření). Jejich realizaci ovšem nepovažují za garantovanou souběžně s realizací posuzovaného souboru staveb, resp. po uvedení souboru staveb do provozu, a proto nepovažují tzv. optimalizovanou variantu za kladný výsledek hodnocení vlivu na životní prostředí. Pokud je však princip optimalizace považován za akceptovatelný pro srovnání EIA.

Iniciativa Auto*Mat požaduje do srovnání zařadit optimalizovanou nulovou variantu, spočívající v aplikaci stejných, resp. srovnatelných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby, avšak bez jejich realizace.

Komentář zpracovatele posudku:

*Třebaže Iniciativa Auto*Mat nepovažuje optimalizovaný výhledový stav za relevantní z hlediska posouzení vlivů předmětných staveb, zpracovatel posudku se domnívá, že postup, který byl zvolen v Dokumentaci je adekvátní a v procesu EIA je přeneseně používán. Je běžné, že při posuzování záměru dojde zpracovatel ke zjištění, že realizace záměru může např. lokálně zhoršit podmínky v určitém území. Zpracovatel posléze navrhne opatření k omezení tohoto nepříznivého vlivu. Posléze porovnává např. výchozí stav se stavem po realizaci záměru a realizaci jím navržených ochranných opatření. Pokud je řešený negativní vliv omezen, lze označit záměr za akceptovatelný. Přitom není zpochybněno řešení zvolené zpracovatelem a není závěrem konstatováno, že záměr je negativní, protože zhoršuje (bez realizace ochranných opatření) v určitém území podmínky. Závěrem takového posouzení bývá konstatováno, že záměr je akceptovatelný za daných podmínek.*

Ze závěrů Souhrnného hodnocení dále vyplývá fakt, že navržený záměr bez Optimalizačních opatření je z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel výhodnějším stavem, než udržování současného stavu do doby zprovoznění SOKP. Nicméně snahou posouzení bylo najít maximální možnosti pro využití navrženého záměru a jeho vlivu na širší zájmové území v kontextu města.

Pro výpočet a dopravní modelování potřebného snížení intenzit IAD (a tedy hluku a emisí) na základě prvního vrácení Dokumentace EIA bylo nutné nově kalkulovat se zavedením mýtného v celé ploše území uvnitř Městského okruhu a zároveň se zavedením emisních zón Euro 4 cca v rozsahu mýtného a Euro 3 na zbývajícím území HMP. Z předkládaných výpočtů a výsledků modelování je zřejmé, že deklarované celkové mírné plošné zlepšení zátěže životního prostředí je možné pouze dostavbou Městského okruhu v kombinaci současně s aplikací těchto restriktivních opatření: v opačném případě by, pouhou dostavbou Městského okruhu bez těchto opatření, naopak pravděpodobně dlouhodoběji došlo k plošnému zhoršení životního prostředí v širším centru Prahy.

Pro zajištění možnosti zrealizovat dopravně-organizační opatření bylo dne přijato Radou hlavního města Prahy usnesení č. 1701 ze dne 21. 9. 2010, ukládající Odboru městského

investora realizaci zmíněných opatření. Toto usnesení ukládá MHMP - OMI MHMP aplikovat organizační a stavebně technická opatření „při přípravě a realizaci“ staveb severovýchodní části MO a Libeňské spojky a je přiloženo, aby garantovalo reálnost stavebně-technických a dopravně-organizačních opatření navrhovaných pro zajištění optimalizovaného výhledového stavu.

Iniciativa Auto*Mat je přesvědčena, že zmíněné usnesení nemůže být garancí realizace dopravně-organizačních opatření (zavedení mýta a nízkoemisních zón), a to z následujících důvodů:

1. Usnesení neukládá zavádět jakákoliv opatření po zprovoznění zmíněných staveb.
2. Samotné zavedení mýta a nízkoemisních zón dle bodů 7 a 8 přílohy usnesení není v současnosti v souladu s národní legislativou. Usnesení přitom neukládá žádnému orgánu HMP za úkol vyvinout zákonodárnou iniciativu, která by tento stav změnila. (Iniciativa Auto*Mat si uvědomuje, že samospráva nemá možnost, předkládat vlastní návrhy zákonů, nicméně je tak možné činit nepřímo).
3. Usnesení bylo schváleno předchozím vedením Prahy. Současné vedení města teprve hledá způsob jak a zda vůbec mýto a nízkoemisní zóny zavést a nelze jej tedy považovat za garanta zmíněných opatření.

Usnesení tak není dostatečnou garancí realizace zmíněných dopravně organizačních opatření a proto nelze tzv. „optimalizované varianty“ (V2 u J0081, T1 u 0094 a LS-0 u 8313) považovat pro posouzení stavby z hlediska vlivu na životní prostředí za relevantní.

Iniciativa Auto*Mat proto požaduje buď vyřazení optimalizované varianty ze závěrů posuzování, anebo srovnatelně podrobné dopracování varianty nulové optimalizované.

Usnesení garantuje politickou připravenost HMP k řešení této problematiky. Rada HMP přijala tuto koncepci za svou. Formulace opatření a podmínek pro realizaci záměrů bude dána mj. požadavky, které vzejdou z probíhajícího procesu EIA. Tyto budou přebírány do závazných částí a stanovisek pro další projektovou přípravu. Proto bude poté nutné přijmout a uložit konkrétní opatření k řešení.

Dokumentace avizuje potřeby změny legislativy. V současnosti je v řešení na celostátní úrovni. Kdo a jak bude změnu zajišťovat, není náplní Dokumentace EIA.

Poznámka zpracovatele Posudku:

Hl. m. Praha je jedním z připomínkových míst v procesu schvalování legislativy na národní úrovni. Hl. m. Praha může být také jedním z míst, která mohou iniciovat změnu legislativy.

Zpracovatel posudku ani Dokumentace se nebude vyjadřovat k činnosti jednotlivých částí vedení města. Současné vedení usnesení nezměnilo, ale naopak má ve svém programovém prohlášení body: „1. pokračovat ve výstavbě Městského okruhu a zajistit plné zprovoznění úseku od Strahovského tunelu až po Pelc-Tyrolku;“ a bod „5. pokračovat v odvedení tranzitní a průjezdné dopravy z ulic v obytných celcích města dokončením Vysočanské radiály, výstavbou Radlické radiály, přípravou výstavby Břevnovské radiály a Libeňské spojky a propojením Pražského okruhu s Městskou částí Praha 12;“

Varianta se zavedením optimalizačních opatření k nulovému stavu tak jak je požadována není reálná. Nelze zavést opatření na stavbách, které neexistují (odvětrání, bezbariérová křižení, čištění atd.). Nelze zavést zóny a mýto bez nabídnutí adekvátní alternativy s dostatečnou kapacitou. Regulovaná zóna musí být jasně definována a musí mít dostatečně kapacitní objízdnu trasu. Taková trasa kolem

centra města neexistuje. Ani deklarovaná Průmyslová (dnes významně přetížená) nemůže nahradit MO.

- Předložené posouzení vlivu navrženého souboru staveb na životní prostředí není korektní. Navržené varianty jsou hodnoceny nerealisticky v situaci předchozího dokončení vnějšího Pražského okruhu. Jsou pak porovnány s taktéž nerealistickým nulovým stavem. V dopravním modelu není uvažován vliv indukce.

Iniciativa Auto*Mat požaduje posuzovat i realistický scénář situace po dokončení stavby spočívající v neexistenci severní části Pražského okruhu a do srovnání zařadit optimalizovanou nulovou variantu, spočívající v současné realizaci stejných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby.

Předložené posuzování vlivu na životní prostředí a bodové srovnání variant staveb 0081 a 0094 je zkruseno. Bodové srovnání variant nemůže být tedy považováno za věcně správné z následujících důvodů:

1. Stavba není posuzována za podmínek nejpravděpodobnějšího možného scénáře, spočívajícího v dokončení Městského okruhu (MO) bez dostavby okruhu vnějšího (PO).

Komentář zpracovatele posudku:

Není zřejmé, z čeho je dovozen uvedený „nejpravděpodobnější“ scénář. Význam Pražského okruhu si Praha i stát plně uvědomují a jeho dokončení nikdo nezpochybňuje. Zpochybňována je pouze část jeho navržené trasy vedená přes Suchdol, proti které vystupují dotčené MČ Suchdol a MČ Dolní Chabry. Ani tyto MČ se však proti dokončení Pražského okruhu nevymezují, chtějí ale jeho posun mimo oblast Suchdola dále na sever do regionu.

Kromě toho popisovaným realistickým scénářem je Mezistav 1,2,3 snad pouze s výjimkou Radlické radiály, v řešeném území se však zprovoznění Radlické radiály projeví minimálně. Mezistav 3, který byl vyhodnocen jako nejhorší možný, je podrobně posouzen a také nedoporučen.

2. V řešení všech staveb byl na hodnocení vybraných variant (V2 u 0081, TT u 0094 a LS-0 u 8313) aplikován „soubor dopravně-organizačních opatření“, spočívající v zavedení mýta a nízkoemisní zóny Euro 4 v oblasti ohraničené MO a v zavedení nízkoemisní zóny Euro 3 v oblasti ohraničené pražským okruhem. Použití těchto opatření pochopitelně vedlo k nejpozitivnějším výsledkům srovnání. Zajištění těchto opatření nicméně není nijak garantováno, je nepravděpodobné a jejich realizace není v současnosti dokonce ani legálně možná.

Dokumentace EIA nemá prostředky ke garantování splnění opatření. Tato opatření se předkládají jako požadavek obsažený ve stanovisku k dokumentaci. Jejich splnění či nesplnění ovlivní možnost realizace posuzovaných záměrů. Zpracovatelé Dokumentace či posudku nemají žádnou zpětnou vazbu, resp. možnost vymáhat navržená opatření. Tyto prostředky mají pouze rozhodující orgány, které mají dbát na naplnění všech požadavků, které jsou podmínkou daných staveb.

3. V posuzování figuruje zcela nepravděpodobný nulový stav. Ten spočívá v aplikaci předpokládaného nárůstu intenzit individuální dopravy na stávající stav komunikací v oblastech bez jakýchkoliv stavebních úprav nebo dopravních opatření při současném předpokládaném zvýšení dopravních intenzit. Je přitom zřejmé, že atraktivita průjezdu IAD se od nulového stavu

ve všech realizovaných variantách výrazně liší, což povede nejen k jiné distribuci cest po komunikační síti, ale také k jinému počtu skutečně zrealizovaných cest. Tento počet bude v případě realizace navrhovaných staveb vyšší než v případě zachování současného stavu nebo jeho mírné optimalizace (dopravní indukce). Je proto nekorektní uvažovat pro modelování vlivu na životní prostředí stejné celkové intenzity dopravy v oblasti pro nulovou variantu i pro varianty s dobudováním NKS.

Posouzení nulového stavu je součástí standardních postupů při zpracování Dokumentací EIA. Skutečným nulovým stavem je posuzovaný základní stav (sít' vybudovaných a dostavovaných komunikací ve výhledovém roce 2015). Pojmem nulový stav se hodnotí stav cílového období bez souboru posuzovaných staveb, tzn. úplný NKS bez posuzovaných staveb MO a LS. Jsou tedy posuzovány všechny reálné varianty.

Navržená optimalizace dopravního systému města je v některých svých bodech přímo podmíněna dokončením NKS. Je to organizační úprava koncepčního systému dopravy upravující jeho funkci do souladu s požadavky ŽP.

Optimalizační opatření nelze plně aplikovat na nulovou variantu stavu dopravy se zaručením jejich požadovaných funkcí. Z následujících důvodů je předpoklad pozitivního řešení navrženého optimalizovanou nulovou variantu nepravděpodobný:

- *nelze aplikovat protihlukovou ochranu objektů v současném uličním systému,*
- *problematická opatření proti omezení prašnosti, plyných exhalátů (navrženy tunelové úseky s komínovými výdechy vzduchotechniky),*
- *nevýhody nulové varianty, které nelze úspěšně minimalizovat organizačním řešením – např. lokální dopravní přetížení území (ŽP) v místech chybějících částí NKS,*
- *nelze aplikovat omezení vjezdu do některých obytných ulic, pokud nejsou náhradní trasy,*
- *nelze zavést fungující systém mýta s požadovaným efektem snížení IAD takovém rozsahu,*
- *aplikace nízkohlučných povrchů má relevantní akustický efekt až u rychlostí nad 50 km/hod.*

4. Není korektní ignorovat v posuzování, optimalizovaný nulový stav - tedy situaci, kdy bude ponecháno dopravní řešení vedené po stávajících komunikacích s optimalizacemi, které jsou jinak součástí navrhovaných staveb (protihluková opatření, nízkohlučné povrchy).

Iniciativa Auto*Mat proto požaduje:

1. Posuzovat ve srovnání i realistický scénář situace po dokončení stavby, spočívající v neexistenci severní části Pražského okruhu.
2. zařadit do posuzování variantu nulového stavebního stavu při současné realizaci stejných dopravně-organizačních opatření, jaké jsou navrhovány pro posuzované stavby (zejména zavedení mýta a nízkoe emisních zón ve stejném, resp. srovnatelném rozsahu).

Iniciativa Auto*Mat se domnívá, že takové porovnání by mohlo dodat velmi zajímavé výsledky prokazující neopodstatněnost realizace posuzovaných staveb v navrhovaném rozsahu a kapacitě.

Lze se oprávněně domnívat, že rozvojem kapacitní sítě veřejné dopravy lze mnohem dříve dosáhnout podstatně lepších výsledků z hlediska životního prostředí obyvatel Prahy než masivním rozvojem silniční infrastruktury. Takové možnosti ale nejsou vůbec posuzovány.

Prověřování dílčích variant jednoho předkládaného řešení tedy vychází spíše z názoru investora (MHMP v zastoupení OMI), že právě zkapacitnění silniční sítě je nejefektivnějším řešením.

Iniciativa Auto*Mat se domnívá, že bez porovnání s variantami, které zahrnují odpovídající investice do rozvoje veřejné dopravy, nelze dosáhnout korektního posouzení vlivu navrhovaných staveb na životní prostředí.

U staveb severovýchodní sekce Městského okruhu se nabízí možnost posoudit vliv například následujících staveb veřejné dopravy:

- Zkapacitnění železniční trati Hostivař-Libeň pro osobní dopravu (včetně výstavby nových zastávek Depo Hostivař, potažmo U Kříže)
- Železniční diametr a zavedení částečně nebo plně průjezdného modelu železničních linek (Nové spojení 2).
- Tramvajová trať Želivského-Chodov.

Iniciativa Auto*Mat proto požaduje doplnit do hodnocení variantu (nebo varianty) kombinující emisní a mýtné zóny společně s dostavbou vybraných částí sítě kapacitní kolejové veřejné dopravy bez realizace posuzovaných staveb.

Komentář zpracovatele posudku:

Obsahem posouzení Dokumentace EIA byly jak varianty (dopravní stavy) navržené zpracovateli dle předpokladů MHMP, tak i stavy požadované v připomínkách k Dokumentaci z roku 2008. Všechny stavy odpovídaly alespoň v částečném rozsahu reálně možnému scénáři se společenskou přijatelností. Stav pouze mýta a zóny (tedy ne všechna optimalizační opatření) není společensky přijatelný, neboť zavádí pouze restriktci dopravy bez nabídky jakékoliv alternativy. Je tedy nutné některé přepravní vztahy zcela vyloučit, nebo prodražit o mýto.

Je zřejmé, že pouze rozšířená nabídka systému celoměstsky významných úseků komunikací uvnitř města nepostačuje k vyřešení problému kvality jeho životního prostředí, přesto přispěje k vyššímu komfortu při pohybu po městě s využitím IAD, což je vnímáno rozporuplně. Plošné problémy spojené s negativními vlivy IAD na území města je proto nutné současně řešit s využitím dalších nástrojů v podobě regulací, mýta či jiných forem zpoplatnění pohybu vozidel na vymezeném území města. Při omezených investičních možnostech města bude třeba rozhodnout, kam prioritně orientovat investiční prostředky, aby se situace z hlediska životního prostředí v Praze nezhoršovala a byl nastartován trend ke zlepšení.

Obecně lze říci, že i při razantní změně (zlepšení) infrastruktury hromadné dopravy (např. zavedení linky metra) lze v dotčeném území v ovlivněném směru očekávat změnu v dělbě přepravní práce v řádu jen několika procentních bodů. Rozhodování obyvatel a návštěvníků města, jaký dopravní prostředek použijí, je ovlivněno nejen objektivními parametry dopravních systémů (porovnání cestovních dob při použití různých dopravních prostředků, přístup na zastávky vs. parkovací možnosti, komfort přepravy apod.) ale i parametry ryze subjektivními (přeprava zavazadel, další navazující činnosti po dosažení cíle, společenské postavení a vztah k ostatním uživatelům dopravního systému i jiné ryze subjektivní vlivy.

Uvedenou změnu v dělbě přepravní práce o několik procentních bodů je obtížné modelově vůbec zaznamenat, natož vyčíslit konkrétní změny v dopadech na životní prostředí (změnu hluku, emisí). Ke zřetelnému zlepšení dopadů na životní prostředí může tedy dojít v místech, kde se intenzivní autobusová doprava nahradí kolejovou dopravou s elektrickou trakcí (snížení emisí) nebo dokonce dopravou podpovrchovou (navíc snížení hluku).

Obsahem Dokumentace dle zákona je porovnání variant mezi sebou, resp. jejich prověření vzhledem k hygienickým limitům, či ostatním limitním hodnotám. Nutno upozornit, že součástí územního plánu nejsou jen posuzované stavby silniční infrastruktury, ale i veřejná doprava, a to ve velkém měřítku (např. výstavba metra A, nebo příprava metra D spolu s dalšími tramvajovými tratěmi). Tyto investice však nejsou předmětem posouzení EIA těchto záměrů. Dopravní koncepce, včetně dělby přepravní práce je vyhodnocena na úrovni ÚPn a jejím výsledkem je navržené řešení poměru veřejné a individuální dopravy, která byla využita i při posuzování tohoto záměru.

16. Ervin, s. r. o.

ze dne 6. 2. 2011

Vzhledem k vlastnictví pozemků p. č. 2247, 2248, 2249, 2250 2251 v k. ú. Libeň, na kterých plánuje výstavbu, žádá o dotčení svých pozemků při stavbě Libeňské spojky v minimální možné míře. Žádá, aby při dalších projekčních pracích byl plánován požární výdech a technologické objekty mimo tyto pozemky. Stejně tak požaduje, pokud se v rámci stavby Libeňské spojky uvažuje o stavbě veřejných garáží, aby byly tyto postaveny na městských nebo státních pozemcích.

V blízkosti jsou městské pozemky, které mohou být pro uvedené součásti Libeňské spojky použity. Rovněž zastává názor, že umístění technologického objektu a požárního výdechu tak, jak je navržen, je velmi nevhodný i z hlediska budoucího uspořádání lokality vymezené ulicemi Na Dědince, Zenklova a Vosmíkových.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek se týká především stavby č. 8313 Libeňská spojka. Zpracovatel posudku bere na vědomí a doporučí zohlednit požadavky společnosti Ervin v dalších fázích projektové přípravy. Toto doporučení bude součástí podmínek v návrhu stanoviska.

17. Občanské sdružení Za naši budoucnost

ze dne 8. 2. 2011

OS ZNB upozorňuje na:

Vrácení Dokumentace MŽP v srpnu roku 2008 na MHM (OMI) s požadavkem řádně vyhodnotit pět variant, zejména s ohledem na komplexní řešení ŽP a zdraví obyvatel oblasti, tj. ve vztahu:

- k celé rekreační oblasti i obydlené oblasti za Vltavou, blízko centra Prahy, kde žije, pracuje a léčí se (FNB) celkem 10 000 lidí, kde však ničivý zásah na ŽP a zdraví lidí již existuje a stoupá. Nyní navíc s nebezpečím předloženého zastaralého řešení v dokumentaci „MO Libeňská spojka“ atd.
- k MŽP zdůrazňované návaznosti zastaralého řešení t. č. projednávané pouze 2 dálkové aut. tahy místo celkově pěti dálkových tahů aut v omezeném prostoru Povltaví a blízké historické Libně, navazující na konec sporného starého projektu MO 0079 Blanky. V úseku Trója - Pelc-Tyrolka je počítáno s provozem přes 105 000 voz/den dle prognózy MHMP 2007 za předpokladu realizace současně realizace PO přes Suchdol (bez PO přes Suchdol až 150 000 voz/den).

Dokumentace je ve Variantě 2 předložena po 3 letech zdržení bez řádného vyhodnocení dle žádosti MŽP z r. 2008 a bez ohledu na dodržení zákona ŽP a zdraví obyvatel a právě v návaznosti na nyní izolovaně projednávanou část MO - stavba č. 0081 a Libeňskou spojku – stavba 8313,

tj. nekomplexního pohledu na celou (relativně malou) oblast převážně Prahy 8 - Libně, tj. tedy na další těsně navazující 3 dálkové automobilové tahy v těsné blízkosti „MO 0081 i „Libeňské spojky, to jsou:

- konec magistrály na Pelc-Tyrolce (120 000 voz/den- Prognóza MHMP z r. 2007)
- zničující předražena „Blanka - pro OMI „nedotknutelná návaznost na MO 0081 – na povrchu
- radiály - ul. V Holešovičkách nacházející se v ochranném pásmu PPR je nyní zatěžovaná provozem 72 000 voz/den. Dle písemné prognózy MHMP-DOP-2007 (za předpokladu dobudování PO přes Suchdol) 95 000 voz/den. Bez vybudování PO OS ZNB předpokládá až 150 000 voz/den. Při stavbě magistrály se uvažovalo s provozem 30 000 voz/den do budoucna.

OS ZNB upozorňuje, že nebylo v předložené Dokumentaci provedeno řádné objektivní vyhodnocení její varianty 5. Varianty občanského sdružení „Za naši budoucnost“ t.j. jediné komplexně odborné řešení celé oblasti zpracované zkušenými dopravními odborníky, s nimiž odmítl ředitel OMI odborně jednat nad výkresy a texty.

Připomínka má převážně spojitost se stavbami MO č. 0081 a LS č. 8313.

Zpracovatelé Dokumentace a doprovodných studií řešili zodpovědně problematiku zprovoznění Městského okruhu, který je umístěn ve vnitřní části Prahy, ve velmi citlivém území s vysokou mírou zatížení již v současnosti, v dopravně silně zatíženém území a zároveň i hustě osídleném. Pro varianty, které byly technicky realizovatelné, hledali takové možnosti a taková opatření, která by umožnila jak realizaci záměru, tak i splnění zákony stanovených limitů pro území.

Zpracovatel posudku konstatuje, že problematika posuzovaných staveb byla posuzována komplexně pro širší zájmové území, z tohoto důvodu byly najednou podány Dokumentace pro všechny stavby doplněné souhrnným hodnocením působení všech tří staveb, které podrobně hodnotí tyto stavby v rámci možných stavů komunikační sítě ve výhledu i v širším kontextu města.

Jednotlivé varianty byly předloženy v různém stupni projektové přípravy a také podrobnosti zpracování a tedy nebylo možné relevantně vyhodnotit všechny aspekty a faktory ovlivňující ŽP právě z důvodu rozdílnosti a podrobnosti vstupních dat a informací. Proto zvolili zpracovatelé Dokumentace správně metodu určitého screeningového posouzení všech variant pro následný výběr možných variant pro další detailní zpracování a také vyhodnocení z hlediska vlivů na ŽP.

Pro toto posouzení a výběr z pěti předložených variant byly zpracovány tři expertní posudky:

Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVUT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Tento posudek se zabýval problematikou variant z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními zpracovala Dopravní fakulta ČVUT. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 nezávislých expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Vedoucím tohoto expertního týmu byl Prof. Ing. Pavel Příbyl.

Tyto posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant 3-5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, a proto Dokumentace dále hodnotí pouze varianty V1 a V2. Rozsáhlá riziková analýza zpracovaná Prof. Příbylem (Dopravní fakulta ČVUT) prokázala, že varianty 3-5 představují kriticky rizikové projekty pro samosprávu i investora a navíc jsou i rizikové z hlediska bezpečnosti uživatelů.

Vývoj jednání OS ZNB - účastníka řízení na MŽP a na MHMP v letech 2005-2011

OS ZNB upozorňuje a žádá o informaci dle zákona 106/99 Sb. k tomuto řízení EIA v r. 2011 pro oblast za Vltavou o tom, kým a kdy byla pověřena k posuzování Dokumentace EIA u 3 dopravních staveb i změny ÚP firma Ekola group, s.r.o., která byla a je zároveň posuzovatelem i na MHMP-ÚRM od r. 2009 pro „Návrh nového ÚP Prahy, kdy Ekola group s. r. o. neposuzovala komplexně „Nový ÚP“ v zájmu ŽP celou zmíněnou vzácnou oblast, tedy v rozporu s OS ZNB bez komplexního posouzení EIA širokého dosahu pro obydlenu oblast.

OS ZNB se domnívá, že jde o střet zájmů u této firmy, placené zároveň MHMP- URM od roku 2009 za posuzování Návrhu nového ÚP HMP a to i v oblasti za Vltavou – proti cílům EIA – ŽP pro přírodní oblasti s 10 000 lidmi, proti podpoře OS ZNB řady institucí, včet. Hyg. stanice atd. a proti našemu Podnětu ke změně ÚP i naší variantě 5“ dokumentace,, kde jde již dlouhodobě o porušování zákonů o ŽP ČR i EU.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku odmítá tvrzení OS ZNB o střetu zájmů a dále mu tuto část nepřisluší komentovat.

O vývoji celé oblasti za Vltavou bylo jednáno na žádost OS ZNB na MŽP od r. 2005 za vedení náměstků MŽP, za účasti řed. odborů MŽP, EIA (Ing. Honové, Ing. Kužela, bývalých náměstků ministrů Novotného, Jiráskové, Kutáka atd. i zástupce MZ ČR a odborníků a právníka OS ZNB) a též za přítomnosti nám. ředitele ČHMÚ p. Šantrocha. V roce 2006 byla zdokumentována vážná situace, kdy MŽP uvolnilo 250 000 Kč na měření v ul. V Holešovičkách při tehdejšímu provozu 60 000 voz/den (nyní 72 000 voz/den a stále bez komplexního řešení EIA).

Dále od roku 2005 existuje i četná korespondence našeho OS ZNB a MŽP (s přílohami odborných výkresů i textů s důkazy o podporách řady institucí) a zejména na odboru EIA (Ing. Honová, Ing. Špačková). Žádáme vzít je jako doklady i v tomto řízení.

V srpnu 2008 MŽP vrátilo Dokumentaci k EIA na OMI MHMP s žádostí řádného vyhodnocení pěti variant s cílem komplexního posouzení EIA komplexně oblasti za Vltavou. Toto bylo provedeno až r. 2011 po třech letech. Ing. Toman tak předložil nekvalitní a nepřehledný materiál s použitím nepravdivých hodnocení atd.

Komentář zpracovatele posudku:

OS ZNB rekapituluje průběh jednání a procesu EIA, při němž byla v roce 2008 původní Dokumentace vrácena k přepracování. Vzhledem k rozsahu prací a rozsahu posuzovaného území je zřejmé, že další práce na posuzovaných projektech si vyžádaly zmíněné tři roky, neboť Dokumentace byla vrácena s požadavkem na dopracování a to nejen s ohledem na vyhodnocení 5 variant, ale především s ohledem na vyhodnocení dopadů těchto staveb v širším zájmovém území v kontextu města.

Zpracovatel posudku nesouhlasí s tvrzením OS, Dokumentace je zpracována i přes značný rozsah poměrně přehledně a vychází z reálných údajů.

Podnět ke změně ÚP: MO Blanka nemá kompletní stavební povolení a její dostavba ve vzácné přírodě Povltaví v návaznosti až do Povltavské na MO 0081 je t. č. zásadně zpochybněna a žalovatelné je i nekoncepční řešení ve „Variantě EIA –OMI“ narušující náš odborný „Podnět ke změně ÚP“ z r. 2006, nyní „Celoměstsky významnou změnu ÚP“, tj. komplexní řešení EIA k dálkové dopravě všech 5 tahů dálkové dopravy za Vltavou pod povrchem, a to ve vzájemné návaznosti všech automob. tahů (nikoliv v částech – individuálně s velkou časovou prodlevou cca 10 let, kdy by docházelo k ničení ŽP a zdraví lidí v oblasti. Po povrchu by probíhala jen obslužná doprava pro okolí.

Tedy všechny důkazy a vývoj od r. 2005-2011 dokazují nutnost nového řešení i na MŽP.

Komentář zpracovatele posudku:

Připomínku k MO Blanka zpracovatel posudku nekomentuje.

Zpracovatel posudku bere na vědomí upozornění OS ZNB o návrhu zadání Změny Z 2746/00-2754/00. Daná změna byla zadána usnesením č. 5/18 Zastupitelstva HMP dne 31. 3. 2011 a je ve fázi pořizování v samostatném režimu pořizování.

Zpracovatel posudku konstatuje, že posuzovaná Dokumentace vychází z platného ÚP.

V případě, že by došlo k avizované navrhované úpravě územního plánu, bude muset investor a následně projektová dokumentace na předložený záměr na tuto skutečnost reagovat a předložený záměr by se musel přepracovat se všemi z toho vyplývajícími důsledky. Tedy v závislosti na rozsahu úprav by musel projít i případně novým procesem EIA.

OS ZNB podalo další odborné Námitky v řízení na MHMP k novému ÚP (již s podporou námitek stovek majitelů domů atd.) 8. 12. 2009 na OÚP a ÚRM hodnotiteli firmě Ekola group, s. r. o. Jde o tutéž variantu (Varianta 5) opět s porovnáním našich výkresů a textu zkušených dopravních odborníků OS ZNB s Návrhem ÚP na ÚRM MHMP, s posouzením právníků OS ZNB a všemi důkazy, podporami dotčených orgánů, Hygienické stanice, rozsudkem Nejvyššího správního soudu, event. finanční podpory EU – finanční (OS jedná v zájmu vzácné přírodní a památkové oblasti Prahy) atd. Vše v porovnání postupu podivně ovlivňovaných „závěrů OMI“(t. č. prošetřovaných novým vedením MHMP na OMI, ÚRM atd.) v návaznosti i na posouzení nedůsledného řešení MHMP v návrhu Nového ÚP (firma Ekola group, s. r. o. posuzuje na MHMP i MŽP) právě ve zmíněné oblasti za Vltavou, a to:

a) tehdy, kdy od r. 2006 ÚRM, MHMP – OÚP, DOP, OŽP atd. bez respektu k výslovným podporám „odborného řešení našeho OS ZNB“ od Hyg. stanice, MČ Praha 8 a dalších dotčených orgánů, NNO, občanů a 220 námitkám majitelů domů, bytů zde za Vltavou dodnes nebyly zodpovězeny „Námitky OS ZNB“ od OÚP, ÚRM.

b) tehdy, kdy bez respektu k zákonům byl vybrán stejný posuzovatel „Nového návrhu ÚP i Dokumentace EIA.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovateli posudku tuto připomínku nepřísluší komentovat, netýká se hodnocení posuzovaného záměru v procesu EIA. Vypořádání podnětů a připomínek ke konceptu územního plánu je v kompetenci jeho pořizovatele a ÚRM hl. m. Prahy.

Pozn. na žádost OS ZNB tato firma (osobně Ing. Ládyš) prováděl měření hluku svým zařízením v ul. V Holešovičkách č. p. 25 v sídle OS ZNB v r. 2007, placené z veřejných prostředků MHMP přes TSK. Dodnes máme pouze ústní sdělení Ing. Ládyše (po jednání u radního Šteinerja na MHMP – odmítnul vydání kopie výsledků měření). OS ZNB má však průkazné měření hluku Hyg. stanicí HMP a imisí ČHMÚ.

Ing. Ládyš sdělil v r. 2007 v sídle OS ZNB: „zamoření hlukem zde (v ul. V Holešovičkách) ve dne v noci je nadlimitní v důsledku velkého počtu vozidel/den (přes 70 000 voz/den s velkým počtem těžkých vozidel). OS ZNB upozorňuje, že prognózy MHMP – DOP z r. 2007 a ÚDI prokazují neúměrný provoz vozidel ve všech 4proudových dopravních tazích Prahy 7 a Prahy 8 zejména napojení MO Blanka na MO 0081 a radiálu na povrchu prokazuje již žalovatelné budoucí zamoření oblasti. Toto řeší jen 5. varianta OS ZNB odborně a komplexně, jako hodnotné EIA dle zákonů o ŽP.

Komentář zpracovatele posudku:

Předložená doplněná Dokumentace řeší problematiku zatížení především hlukem a exhalacemi v širším zájmovém území a tedy i v oblasti Holešoviček. Jednou z podmínek tohoto Posudku i Dokumentace pro zprovoznění části MO jako celku je dobudování NKS a tedy i Pražského okruhu. Za těchto podmínek je možné počítat s tím, že v ulici v Holešovičkách se nebude v souvislosti s těmito stavbami nadále zvyšovat zatížení.

MHMP OMI, ÚRM zatím mají chybnou koncepci automobilové dopravy v Praze (min 10 let zpoždění za EU) s dlouhodobým podceněním MHD, odstavných parkovišť na okraji metropole, vybírání poplatků za vjezd do centra. Tyto „staré utajené plány“ jsou porušování Ústavy, zákonů ČR a EU o ŽP a zdraví obyvatel Prahy.

OS ZNB konstatuje, že se nelze řídit starým ÚP (nový bude reálný za řadu let – tedy je nutno podpořit rychlé CMVZ ÚP č. 9.

Dále zdůrazňuje, že dle souč. 12 let starého ÚP jde o závažný zásah do ŽP lidí a zdraví event. i do budoucna.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku nesouhlasí s interpretací problému OS ZNB ve vztahu k platnému územnímu plánu. Navíc, jak již bylo řečeno výše a jak je v Dokumentaci zdokumentováno, tak doporučenou variantou je tzv. Optimalizovaná varianta, která se snaží řešit řadu problémů specifikovaných v uvedené připomínce, např. mýtný systém.

Dále upozorňuje na dotčení obyvatel podél všech pěti 4proudových „dálnic“ za Vltavou, konkrétně obyvatele Prahy 8 – Libně (ul. Povltavská včet. Pelc-Tyrolky, ul. V Holešovičkách, Zenklova), zásahu do objektů, a nemocnice např. v úzké historické ulici V Holešovičkách v těsné blízkosti velkého provozu aut (nyní 72 000 voz/den) byly chodníky zkráceny na polovinu.

Dále upozorňuje, že bez respektu k Rozsudku soudu MěS v r. 2009 i k rozsudku NSS 2010 ve věci stavebního povolení k nebezpečné stavbě „MO 0079 Blanka“ a aktuální nebezpečí i v oblasti za Vltavou – v napojení na provoz MO 0081 atd. je řešení pomalé a již protizákonné.

Současné 5 let zastaralé řízení k „Dokumentaci EIA z r. 2005, s návrhem již odvolaného ředitele OMI Ing. Tomana na prosazení varianty 2 MHMP, by bylo v kontextu již nového řešení tj. Varianty 5 OS ZNB, která se stala v r. 2010 „Celoměstsky významnou změnou“ odsouhlasenou na Radě MHMP 25. 5. 2010, na VÚRM MHMP 2. 6. 2010, na Zastupitelstvu MHMP 3. 6. 2010 a dále s podporou

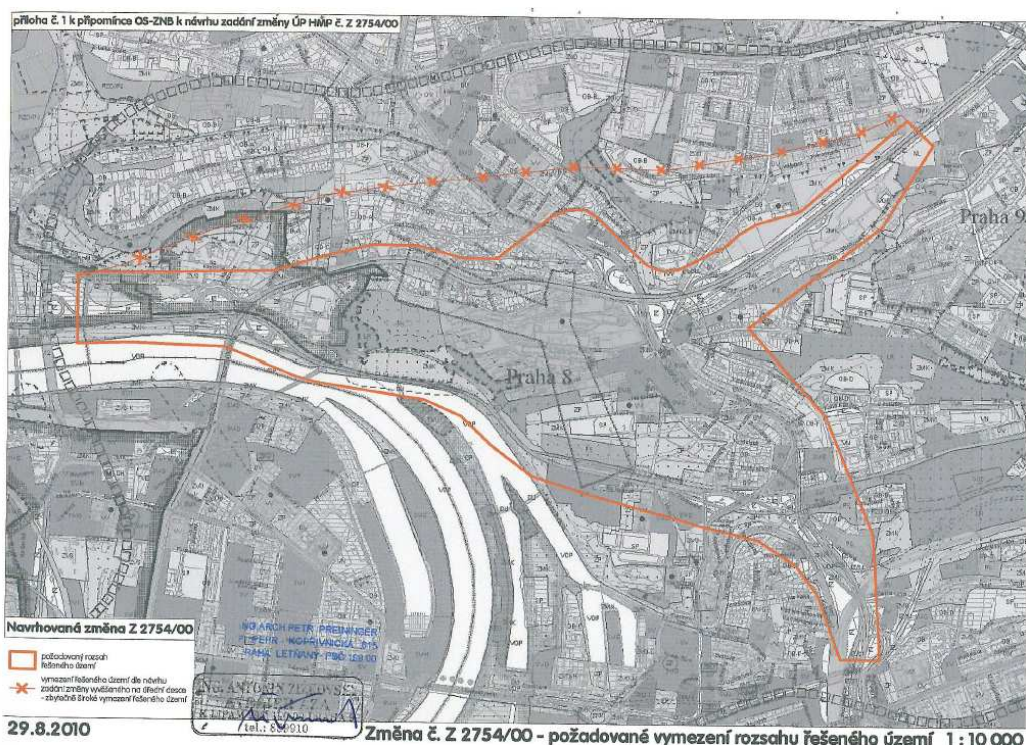
dotčených orgánů, Hyg. stanice, MZ ČR a tisíců obyvatel a majitelů domů a bytů již protizákonné a žalovatelné.

Připomínka OS ZNB k návrhu zadání celoměstsky významné změny:

Požaduje, aby návrhu změny č. Z 2754/00 předcházela územní studie, která prověří a rozpracuje dopravní řešení dle podnětu OS ZNB ke změně územního plánu č. j. MHMP-OÚP 259967/2006 ze dne 17. 6. 2006 a jeho odborných aktualizací do r. 2010. Požaduje, aby návrh změny č. Z 2754/00 byl zpracován na podkladě této studie.

Požaduje, aby plošný rozsah řešeného území změny č. 2754/00 byl shodný s plošným rozsahem území řešeného územní studií a byl stanoven podle následujícího obrázku.

Obrázek 1 Plošný rozsah řešeného území



OS ZNB konstatuje, že dosud sledované uspořádání hlavní komunikační sítě je na úrovni platného ÚP hl. m. Prahy a v rámci perspektivního rozvoje nevyhovující a vůči okolní zástavbě a přírodním fenoménům devastační a hodnotově nepřijatelné. Řešení MO podle platného územního plánu negativně zasáhne do Horova náměstí – předpoklad estakády, změna zde nabízí řešení pěší ulice s tramvají.

Stávající vedení východního provozního směru MO prakticky likviduje přírodní pobřežní prostor, sledovaná změna tranzitní dopravu zcela vylučuje. Řešení Libeňské spojky, má velké důsledky v ul. Zenklova komplikované jsou stavy během realizace spojky. Stávající ÚP nemění dopravní situaci v křižovatce Bulovky x Vychovatena.

Významové kontexty předmětné dopravní problematiky názorově podporují a písemně potvrdily MČ Praha 7, 8 (včetně Troje) a Hygienická stanice hl. m. Prahy. Panuje názorová shoda, že řešení komunikační soustavy podle stávajícího ÚP hl. m. Prahy není adekvátní ve vztahu k potřebám rozvoje města a současné ochrany přilehlých městských a krajinných prostorů.

Pro další přípravu rozvoje je tedy dosud sledované uspořádání hlavní komunikační sítě nevyhovující a nepřijatelné.

OS ZNB navrhuje řešení MO v tunelu pro oba směry (mimo trasu ul. Povltavská) a právě tak tunelové řešení PR včetně napojovacích úseků na MO s vyloučením průběhu přes ulice V Holešovičkách a ulice Zenklova.

OS ZNB konstatuje nesouhlas se spekulativním rozvojem okružně-radiální sítě se záměrem posilovat radiálu až do těžiště centra města, který je popřením provozní nutnosti vytvářet předpoklady podporující možnost regulace automobilové dopravy. Vlastní průmět studie Tunel Holešovičky neřeší negativní emisní vlivy u západního portálu na přilehlé území kotliny. Enormní je celková délka tunelové přeložky při snížení provozní efektivity ve srovnání s řešením dle Podnětu OS ZNB. Rovněž z časově-etapizačního hlediska vyznívá varianta tunelové přeložky dle studie Tunel Holešovičky jako nepoužitelná (zejména vlivem velkého časového odkladu), protože její realizační potenciál prakticky nemůže převážit preferenci chybějících úseků okružních tras komunikační sítě.

Závěrem OS ZNB konstatuje: Zásadně odmítáme možnost pokračovat v zadávání prací, které nerespektují požadavek komplexního řešení problematiky a odhlášení od potřeby závazného plnění cílů, které jsou smyslem rozvoje. Odmítáme izolované hodnocení bez provozně technických souvislostí a bilance dosažitelných efektů v rámci daného přírodního a městského prostředí.

Pro zájmy OS ZNB mají zásadní význam rovněž časové souvislosti a lhůty k dosažení přijatelného provozního stavu v ul. V Holešovičkách.

Komentář zpracovatele posudku:

Připomínka dokumentuje změnu Z 2754/00.

Zpracovatel posudku bere na vědomí upozornění OS ZNB o návrhu zadání Změny Z 2746/00-2754/00. Daná změna byla zadána usnesením č. 5/18 Zastupitelstva HMP dne 31. 3. 2011 a je ve fázi pořizování v samostatném režimu pořizování.

Zpracovatel posudku však upozorňuje, že posuzovaná Dokumentace vychází z platného ÚP. Z tohoto pohledu není možné deklarovat soulad předloženého návrhu záměru s doposud nevydanou změnou ÚP, která je ve fázi pořizování.

V případě, že by došlo k avizované navrhované úpravě územního plánu, bude muset investor a následně projektová dokumentace na předložený záměr a na tuto skutečnost reagovat a předložený záměr by se musel přepracovat se všemi z toho vyplývajícími důsledky. Tedy v závislosti na rozsahu úprav by musel projít i případně novým procesem EIA.

Zároveň je nutné upozornit, že MČ Praha 7, Praha 8 a HS HMP vyjádřily nejen podporu Změny Z 2746/00-2754/00, zároveň však ve svých vyjádřeních k posuzované Dokumentaci uvádějí souhlas s realizací záměru MO staveb č. 0081, 0094 a LS za předpokladu provedení optimalizačních opatření (pro nejvíce spornou stavbu č. 0081 ve variantě V2-O.) Z tohoto postoje je patrná neuspokojivost stavu území (zmiňovaná OS ZNB), která si žádá urychlené řešení. Je zřejmé, že dotčené instituce si naléhavost situace – i díky záslužné činnosti OS na poli identifikace problému – uvědomují a hledají pokud možno co nejrychlejší řešení, které jim nabízí realizace posuzovaných záměrů a platná legislativa.

Zpracovatel posudku konstatuje, že problematika posuzovaných staveb byla posuzována komplexně pro širší zájmové území, z tohoto důvodu byly najednou podány Dokumentace pro všechny stavby doplněné souhrnným hodnocením působení všech tří staveb i v širším kontextu města, které podrobně hodnotí tyto stavby v rámci možných stavů komunikační sítě ve výhledu. Lokální problém ul. V Holešovičkách je evidentní a rozbor provedený Dokumentací EIA to dokazuje. Řešení

navrhované doporučenou variantou staveb MO a LS přináší částečné zlepšení situace v této oblasti, které je současně pozitivním řešením z hlediska celého prověřovaného území Prahy. V případě ul. V Holešovičkách je k dořešení situace nutné využít i dalších připravovaných možností řešení, uváděných v Dokumentaci pro stavbu MO č. 0081 kapitola D.IV. - Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP a kapitola D.IV.5 – Jiná opatření – Dořešení souvisejících problémů. Tato opatření jsou zahrnuta i v návrhu stanoviska.

Stanovisko OS ZNB (zpracované dopravními experty) – autory dopravní koncepce „Podnětu OS ZNB ke změně ÚPn hl. m. Prahy“, č. j. MHMP-OÚP-259967/2006

OS ZNB konstatuje, že dosud sledované uspořádání hlavní komunikační sítě je na úrovni platného ÚP hl. m. Prahy a v rámci perspektivního vývoje nevyhovující a vůči okolní zástavbě a přírodním fenoménům devastační a hodnotově nepřijatelné.

Panuje názorová shoda s MČ Praha 7 a 8 (včetně Troje) a s Hygienickou stanicí HMP, že řešení komunikační soustavy podle stávajícího ÚP hl. m. Prahy není adekvátní ve vztahu k potřebám rozvoje města a současné ochrany přilehlých městských a krajinných prostorů.

Smyslem Podnětu OS ZNB je dopravní optimalizace trianglu zájmových úseků nadřazené komunikační sítě, která vyžaduje odpovídající metodu ve formě komplexního řešení a hodnocení vymezeného dopravního problému jako celku.

OS konstatuje, že provedená Dokumentace byla posuzována firmou Mott Mac Donald a dále firmou Envisystém. Koncepce OS ZNB byla hodnocena negativně s poukazem na nevyhovující technicko-provozní parametry a technickou a celkovou náročnost návrhu. Přitom byla posuzována interpretace, kterou uvedené firmy samy zpracovaly, ovšem bez reflexe poznatků z návrhového procesu, tedy bez zájmu a snahy korigovat nevyhovující parametry.

Následně proces posuzování abstrahoval od smyslu a systémových premis Podnětu OS ZNB a dále pracoval s vedením Prosecké radiály v ul. V Holešovičkách a s povrchovou trasou MO v Povltaví. Negativní pojetí ověřovací dokumentace (s rozsáhlými demolicemi, nepřipustnými podélnými sklony stavební komplikace a další) byla pro navrhovatele OS ZNB důkazem o nepochopení systémových a aplikačních požadavků.

Autoři dopravní koncepce návrhu OS ZNB zásadně odmítli realizovaný způsob ověřování a výsledky hodnocení předmětné problematiky jako nepřijatelné a požadovali jejich přepracování. Požadavek nebyl akceptován, a proto autoři následně zpracovali nutnou korekci tras tak, aby bylo dosaženo příznivých parametrů směrového a výškového řešení.

Postup přípravy neakceptoval požadovanou revizi a přepracování podkladové Dokumentace pro EIA podle návrhu OS ZNB. Útvar rozvoje města ani odborní zpracovatelé technického řešení neuplatnili vůči autorům dopravního řešení OS ZNB žádný odborný dotaz. Deklarovali pouze celkové negativní stanovisko, které zastávají dosud. Autoři také nebyli přizváni k žádné pracovní, nebo tematické poradě.

S ohlédnutím od výše uvedeného zadával ÚRM hl. m. Prahy další ověřovací studie dopravní problematiky. Citujme zejména Tunel Holešovičky od dodavatele VPÚ-DECO Praha, která byla zadána ve smyslu a koncepčním rámci podle původních předpokladů ÚRM – konkrétně řešení samostatné obousměrné tunelové trasy v poloze paralelně od ul. V Holešovičkách. K této studii poskytlo OS ZNB odborný komentář a nedoporučilo navrhované řešení pro další rozvoj.

Od technicko-provozní úrovně předmětných podkladů pro EIA požadují autoři návrhu OS ZNB především jejich schopnost naplnit sledované cíle a smysl řešení v rámci daného přírodního a městského prostředí.

Dopisem ze dne 26. 9. 2008 Ministerstvo životního prostředí zpracovatelům Dokumentace EIA tuto Dokumentaci vrátilo k doplnění. Přestože MŽP zdůraznilo, že doplněná Dokumentace EIA musí obsahovat detailní hodnocení variant 3–5, nedopracovali zpracovatelé Dokumentace hodnocení těchto variant do úrovně srovnatelné s variantou 1 a 2.

Komentář zpracovatele posudku:

Připomínka se týká staveb MO č. 0081 a LS č. 8313.

Zpracovatel posudku konstatuje, že problematika posuzovaných staveb byla posuzována komplexně pro širší zájmové území, z tohoto důvodu byly najednou podány Dokumentace pro všechny stavby doplněné souhrnným hodnocením působení všech tří staveb v širším kontextu města, které podrobně hodnotí tyto stavby v rámci možných stavů komunikační sítě ve výhledu.

Zpracovatel posudku upozorňuje, že MČ Praha 7, Praha 8 a HS HMP vyjádřily nejen podporu Změny Z 2746/00-2754/00, zároveň však ve svých vyjádřeních k posuzované Dokumentaci uvádějí souhlas s realizací záměru MO staveb č. 0081, 0094 a LS za předpokladu provedení optimalizačních opatření (pro nejvíce spornou stavbu č. 0081 ve variantě V2-O.) Z tohoto postoje je patrná neuspokojivost stavu území (zmiňovaná OS ZNB), která si žádá urychlené řešení. Je zřejmé, že dotčené instituce si naléhavost situace – i díky záslužné činnosti OS na poli identifikace problému – uvědomují a hledají pokud možno co nejrychlejší řešení, které jim nabízí realizace posuzovaných záměrů.

Příloha H.7 Dokumentace EIA MO 0081 - Doklady a vypořádání připomínek, část D. Ostatní doklady II., dopis z Útvaru rozvoje města ze dne 11. 11. 2009, poukazuje na skutečnost, že problematika varianty OS ZNB byla s OS projednávána. Zmíněný dokument navíc uvádí, že OS ZNB nepředalo ÚRM konkrétnější podklady či Dokumentaci s rozpracovaným řešením jejich námětu. Jediným podkladem technického charakteru ze strany OS ZNB, který měl zpracovatel Dokumentace k dispozici, je tak podnět na změnu ÚP HMP v prostoru Holešovice, Kobylisy, Libeň a mapový výřez k tomuto dokumentu (viz MO 0081, příloha H.7 – Doklady, část C.1 - Stanoviska dotčených orgánů).

Zpracovatel posudku nemá k dispozici odborný komentář OS ZNB ke studii Tunel Holešovičky. Vychází tedy ze závěrů Dokumentace, která tuto možnost předestírá jako možné vyřešení problematiky dopravního zatížení ul. V Holešovičkách.

Jednotlivé varianty byly předloženy v různém stupni projektové přípravy a také podrobnosti zpracování a tedy nebylo možné relevantně vyhodnotit všechny aspekty a faktory ovlivňující ŽP právě z důvodu rozdílnosti a podrobnosti vstupních dat a informací. Proto zvolili zpracovatelé Dokumentace správně metodu určitého screeningového posouzení všech variant pro následný výběr možných variant pro další detailní zpracování a také vyhodnocení z hlediska vlivů na ŽP.

Pro toto posouzení a výběr z pěti předložených variant byly zpracovány tři expertní posudky:

Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVUT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Tento posudek se zabýval problematikou variant z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické

proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními zpracovala Dopravní fakulta ČVUT. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 nezávislých expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Vedoucím tohoto expertního týmu byl Prof. Ing. Pavel Příbýl.

Tyto posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant 3-5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, a proto Dokumentace dále hodnotí pouze varianty V1 a V2. Rozsáhlá riziková analýza zpracovaná Prof. Příbylem (Dopravní fakulta ČVUT) prokázala, že varianty 3-5 představují kriticky rizikové projekty pro samosprávu i investora a navíc jsou i rizikové z hlediska bezpečnosti uživatelů.

18. RNDr. Helena Pavlíková a Marie Tilšarová

ze dne 8. 2. 2011

Upozorňuji, že má být postaven prioritně vnější okruh kolem města, který má vyřešit tranzitní dopravu a rozvést zdrojovou i cílovou dopravu kolem města tak, aby do vnitřního města zajížděla co nejméně. A vyřešit se pak mají přepravní vztahy mezi okrajovými částmi města. Naopak jakékoliv kapacitní stavby uvnitř města do něj další dopravu natahují se všemi z toho vyplývajícími negativními důsledky.

Argument, že bez dostavby MO by situace byla ještě horší, považují za pravdivý, protože zatím je jediné logické pokračování ven z Prahy přes ulici V Holešovičkách. K této situaci by nebylo došlo, kdyby byla ulice V Holešovičkách, zahrnuta do územního plánování.

V Dokumentaci je uvedeno, že se V Holešovičkách po zprovoznění těchto dvou staveb očekává jen mírné zhoršení stavu ve srovnání se stavem současným, tj. intenzita kolem 70 000 vozidel/den, což odpovídá zhruba výchozí intenzitě z roku 2005 (tedy bez vlivu Blanky). Z dokumentů však také vyplývá, že využití této ulice jako jedné z hlavních pražských radiál, je z mnoha důvodů naprosto nevhodné. Pro ilustraci lze uvést jeden podstatný - hladina hluku je dnes v Holešovičkách v noci asi 71 dB, což vysoce překračuje normu.

Pokud bude vybudován výdech z tunelu pod Bílou skálou v oblasti zpustlého sadu bývalé usedlosti Truhlářka (nad ulicí Na Truhlářce), dojde ještě více ke zhoršení kvality ovzduší v celém údolí podél ulice V Holešovičkách (při špatném proudění větru).

Upozorňuji, že výstavba částí MO (zejména staveb 0081, 8313) se negativně dotkne občanů vilové čtvrti podél ulice V Holešovičkách. Během výstavby dojde ke zvýšení počtu vozidel projíždějících touto ulicí. To způsobí zvýšení hluku, prachu a zhoršení ovzduší, a to i v souvislosti s bezprostřední blízkostí navrhovaných staveb, tj. ke zhoršení stavu v oblasti, která se již dnes značně vymyká hygienickým normám.

Pomoci by mohlo např. rychlé řešení nynějšího špatného stavu v ulici V Holešovičkách a teprve následná dostavba MO. Další možností je výběr jiných variant k dostavbě MO, než těch, které jsou navrhovány v dokumentech.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s požadavkem na přednostní dokončení SOKP a následné, resp. v optimálním případě současné zprovoznění Městského okruhu. Tuto podmínku, která je zároveň vyžadována HS HMP a dalšími orgány, zpracovává do návrhu Stanoviska.

Dokumentace navrhuje výdech z tunelu do prostoru ulice Bulovka, nikoliv do oblasti zpustlého sadu bývalé usedlosti Truhlářka. Rozptyl škodlivin z výdechu představuje díky rychlosti proudění vzduchu 20 m/s pro bezprostřední okolí minimální riziko, neboť bude dopadat až ve značné vzdálenosti od výdechu a rozptýlí se na velké území, nikoliv tedy v bezprostředním okolí. Koncentrace stanovené předpisy tak nebudou překročeny a vlivem trasování v tunelu a optimalizačních opatření se celkové imisní zatížení území sníží.

Dokumentace předpokládá, že pokud bude veškerá možná přeprava materiálu probíhat z/do provizorního přístavu na Vltavě a po komunikacích bude vedena pouze přeprava nezbytně nutného materiálu, nezpůsobí navýšení počtu nákl. vozidel na komunikacích určených pro přepravu materiálu zhoršení akustické situace v okolí těchto komunikací. Vliv nákladní dopavy související se stavbou na celkovou akustickou zátěž v okolí komunikace činí v případě ul. V Holešovičkách navýšení cca 0,2 dB (viz MO 0081, tab. D.I. – 29 str. 206). Uvedený příspěvek 0,2 dB je podle dokumentu (metodického návodu) veřejně přístupného na stránkách www.nrl.cz: „Výpočtové akustické studie, hodnocení pro účely ochrany veřejného zdraví před hlukem, Obecný rámeček, NRL, 11. 9. 2008“ schváleného hlavním hygienikem ČR dne 13. 10. 2008 považován za nevhodnou změnu stavu, jelikož je nárůst do 0,9 dB.

Problémem zůstává využití objízdných tras v období výstavby, kdy vlivem této dopavy dojde k navýšení dopravní zátěže v okolí komunikace V Holešovičkách o 1 dB a denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb budou překračovat hygienický limit s korekcí na starou hlukovou zátěž 70 dB.

Dokumentace v kapitole D.IV.5 nastiňuje problematiku dořešení problémů na související komunikační síti, zejména pak zatížení komunikace V Holešovičkách. Představuje problematiku tzv. Čimické radiály, která by měla sloužit jako doplňující radiála k Prosecké radiále a přináší výčet navrhovaných, nebo již prováděných protihlukových opatření v ulici V Holešovičkách.

Zpracovatel posudku považuje za vhodná řešení:

- Zklidnění oblasti Holešoviček od dopravní zátěže návrhem tunelu přibližně v úseku Pelc-Tyrolka – Vychovatelna. Tato stavba by převzala dopravní zátěž od Prosecké radiály a převedla je pod úroveň terénu a snížila tak negativní dopady dopavy. 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 byla jednoznačným přínosem.
- Protihlukové zaklenutí dopavy nebo tunelové řešení v ulici V Holešovičkách.

Zpracovatel posudku tato opatření zahrnuje jako doporučení do návrhu Stanoviska (viz jiná opatření).

19. Ing. Helena Žáčková

ze dne 2. 2. 2011

Závěry všech tří dokumentů - Dokumentace EIA Stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka – Balabenka (str. 329), Dokumentace EIA MO, Stavba č. 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála (str. 302) a dokumentace EIA Libeňská spojka, stavba č. 8313 (str. 248), které jsou prakticky shodné, prokazují, že tento dokument je účelově zkrácen, aby se vyhovělo přání MHMP: EIA musí tuto stavbu, která je pokračováním stavby MO v návaznosti na tunel Blanka, posvětit, přestože by z principiálních důvodů

nikdy souhlasné stanovisko EIA dostat nemohla, protože je její dopad na životní prostředí Prahy zničující.

Z hlediska výhrad k přístupu k hodnocení ochrany ŽP v předložené Dokumentaci stačí použít uvedené závěry: „Z celkového hlediska hodnocení vlivů záměrů na ŽP lze konstatovat, že realizací záměru se kvalita ŽP v oblasti významně nezmění“ a také: „Zprovoznění staveb MO a navazující Libeňské spojky za předpokladu uplatnění navrhovaných optimalizačních opatření, ale významně přispěje ke snížení dopravní zátěže a tím imisní a hlukové zátěže v jiných, zejména centrálních částech města“. Jestliže někde danou situaci zlepšíme, abychom na druhém místě z nějaké naprosto nevyhovující situace vytvořili ještě větší hrůzu, neznamená to přijatelnost projektu.

Upozorňuje, že už v současném stavu se v ulici V Holešovičkách hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb pohybují v denní době na úrovni 75 dB a v noci mezi 70 až 71 dB. Tyto hodnoty výrazně překračují hygienický limit pro dobu denní a především pro dobu noční (o 11 dB), a to i se zahrnutím korekce pro starou hlukovou zátěž. V této souvislosti je výsměchem „považovat za zlepšení situace“ v souvislosti s výstavbou MO a LS snížení hlukové zátěže o 1 dB v této lokalitě. Podobným způsobem by se dala doložit situace a hodnocení překračování imisních limitů, protože jak hluková tak imisní zátěž souvisí s intenzitou dopravy na této komunikaci. Ta se v uvedené Dokumentaci uvádí v hodnotě 67 000 vozidel/24 hodin jako tzv. „současný stav“ (viz obr. B.II 6a a Tab. BII - 5 na str. 42, Dokumentace EIA Libeňská spojka, stavba č. 8313). Tato hodnota je někdy uváděna pro rok 2005 a někdy pro rok 2008. Pravděpodobně nejrealističtější bude hodnota TSK z roku 2009, která udává hodnotu 70 349 vozidel/24 hodin (str. 205), Dokumentace EIA Libeňská spojka, stavba č. 8313. Z těchto významně rozdílných hodnot pak vyplynou i rozdílné odhady tzv. „základního stavu“ - hodnota 102 900 vozidel/24 hod., „nulového stavu“ 89 000 vozidel/24 hod., výhledového stavu pro rok 2015 stav 71 400 vozidel/24 hodin.

Teprve „optimalizovaný výhledový stav“ by měl mírně klesnout pod stav současný. V Dokumentaci se udává optimistická hodnota 61 200 vozidel/24 hodin, současný stav je však uveden na hodnotě 70 349 vozidel/ 24 hodin v roce 2009. A protože se v nejbližších letech nebude realizovat pražský okruh, lze předpokládat, že optimalizovaného výhledového stavu nebude po celou tuto dobu dosaženo a po vyvedení z tunelu Blanka se bude intenzita dopravy dlouhodobě pohybovat spíše okolo hodnoty „základního stavu“, tj. přes 100 000 vozidel/24 hodin. Což ve svém důsledku znamená naprosto zničující hlukovou a imisní zátěž zde žijících obyvatel.

Dále upozorňuje, že předložené dokumenty EIA v úvodu sice uvedly variantní řešení OS ZNB jako Variantu 5, ale v zápětí ji okamžitě vyloučily, jako technicky neproveditelnou - přestože nemohly popřít, že je z hlediska ochrany ŽP nejlepší. Autoři pak dále pracovali pouze s vlastními variantami V1 a V2, které se od sebe příliš neliší, a v závěru jednu z nich, variantu V2, pak doporučili jako lepší.

Vedením části trasy ve variantě 2 krátkými tunely se potvrzuje technická proveditelnost tunelů v této oblasti (pod Bílou skálou a směrem k vyústění na dálniční přivaděč v Liberecké ulici), ale při tom se na povrchu ponechávají ty části stavby- zejména MÚK, které jsou z hlediska dopadu na ŽP nejhorší (množství aut a s tím související hluková a imisní zátěž zde žijících obyvatel). Varianty V1 a V2 vyhovují. Podle předložené Dokumentace jen z hlediska starého ÚP a údajně menší finanční nákladnosti (v MÚK u Kříže se např. předpokládá využití konstrukce připravené pro MO v 70. letech), což je neprokazatelné, zejména z hlediska vyčíslení škod způsobených nevratným zničením dané oblasti, včetně zničení celé jedné residenční vilové oblasti v okolí ulice V Holešovičkách, která má i významnou historickou hodnotu.

Z tohoto pohledu je třeba odsoudit zejména přístup zastupitelů Prahy 8, kteří velkou část svého území a zájmů obyvatel dala k dispozici stavbě MO. Nepodpořila návrh OS ZNB na výstavbu tunelu.

Ačkoliv se to zpracovatelé snaží bagatelizovat, potvrzuje jimi předložená Dokumentace EIA znovu skutečnost, na kterou občané žijící v oblasti okolí ulice V Holešovičkách a OS ZNB již dlouhodobě upozorňují. A to, že:

Uvedené stavby MO na desítky let zakonzervují neudržitelnou situaci ulice V Holešovičkách. Tato ulice byla odepsána poprvé, když se stala součástí pražské severojižní magistrály. A místo toho, aby se v nových podmínkách po roce 1989 hledala cesta k nápravě této fatální chyby, a aby se řešila neúnosná situace, odepsali noví představitelé MHMP a MČ Praha 8 tuto komunikaci s definitivní platností podruhé. Současně s tím odepsali nejen celou přiléhající vilovou čtvrť, ale i nemocnici a univerzitní kampus, což ve svém dopadu nepříznivě ovlivňuje ŽP a životy téměř 10 000 obyvatel. Bez přijetí nezbytných opatření provedli pouhým formálním přejmenováním změnu ulice V Holešovičkách na tzv. „Proseckou radiálu“ tzn. dálniční přivaděč. A to navzdory skutečnosti, že charakter této komunikace (obydlená zářezová komunikace v širším centru Prahy) ani její kapacita a možnosti nesplňují (a ani splňovat nemohou) parametry, který radiála, resp. dálniční přivaděč splňovat musí (viz str. 203 až 206, Dokumentace EIA Libeňská spojka, stavba č. 8313 a str. 162 Dokumentace EIA MO, Stavba č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka).

Tato současná zoufalá situace pražské komunikace, která jako jediná napojuje hlavní město severním směrem na dálniční a silniční síť ČR, se ještě zhorší plánovaným vyvedením aut z MO a LS.

Zlegalizují devastaci a ireversibilní zničení oblasti Pelc-Tyrolky a Povltaví, které jsou od centra města vzdáleny vzdušnou čarou pouhé cca 2 km. A to navzdory tomu, že se zde nachází jedna z mála přírodních památek Prahy (Bílá skála). Realizace čtyřproudového (patrového) vedení trasy (varianta V1 MO 0081) nebo i jen dvouproudového (pravý jízdní pás pod Bílou skálou varianta V2 MO 0081) tuto oblast definitivně zabetonuje na dálnici podél Vltavy, kam z vyústění tunelu bude ulicí Povltavskou výhledově (i po přijmutí všech optimalizačních opatřeních) veden provoz 70 000–80 000 vozidel/den. A bez těchto optimalizačních opatření, což je reálnější odhad to znamená ještě až o 15000 aut denně více (viz Obr.B.II. 5a. a Tab.B.II.-6., str. 80 Dokumentace EIA MO, Stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka – Balabenka). Tato skutečnost i přes její bagatelizování v předložené Dokumentaci znamená, že se do budoucna jednoznačně eliminuje jakákoliv možnost využití této lokality k jinému účelu než k rychlému přesunu aut centrem Prahy. A uprostřed MÚK Pelc-Tyrolka, těsně obklopeny dvěma dálničními tahy (Proseckou radiálou a MO v části 0081), každý s více než 100 000 aut /24 hodin, se budou tyčit vysokoškolské koleje pro stovky studentů a budovy MFF a ČVUT včetně učeben, laboratoří, jaderného reaktoru.

Upozorňuje, že výstavba MO umožní statisícům aut denně dostat se do centra Prahy a ireversibilně zničit její historické a přírodní lokality, které přiléhají k jádru města (oblasti Balabenky, horní Libně, Pelc-Tyrolky, Vychovatelny, Járova, Malovanky, Letné, Anděla a všech dalších míst, kde se budují nebo plánují velkorysé MÚK).

Výstavbou MO se dovrší devastace přilehlého centra města, která začala při realizaci magistrály napříč obytnými čtvrtěmi Prahy 2, 4, 7 a 8 a při přípravě MO. Na potřebu eliminace nežádoucího vlivu magistrály na město se v předložené Dokumentaci mnohokrát poukazuje, a je to uvedeno ve výše citovaných závěrech jednotlivých dokumentů. Při tom výstavba MO je pouze naplněním stejné politiky a projektu severojižní magistrály, který byl orientován na rychlý přesun automobilů skrz město. V 70. letech minulého století se to týkalo malé skupiny lidí, ale díky rozvoji automobilismu a jeho systematickému upřednostňování před jinými způsoby městské dopravy v současné době, se množství aut v centru nebude eliminovat, ale spíše se jejich počet ještě zvýší. A to včetně nutnosti výstavby dostatečně kapacitních přivaděčů a záchytných parkovišť podél celého obvodu MO. To je problém všech lokalit, kde byla stavba MO dokončena, nebo se buduje.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatelé Dokumentace a doprovodných studií řešili zodpovědně problematiku zprovoznění Městského okruhu, který je umístěn ve vnitřní části Prahy, ve velmi citlivém území s vysokou mírou zatížení již v současnosti, v dopravně silně zatíženém území a zároveň početně osídleném. Pro varianty, které byly technicky realizovatelné, hledali takové možnosti a taková opatření, která by umožnila jak realizaci záměru, tak i splnění zákonných limitů pro území.

Problematika stanovení dopravních zátěží pro výchozí stav prováděného srovnání tj. rok 2005/2008 je rozebírána v Dokumentaci EIA všech staveb - konkrétně pro MO 0081 je to kap. B.I.5.2 - Přehled zvažovaných variant – Podmínky hodnocení souboru staveb MO č. 0081 a 0094 a LS, zpracovatel Dokumentace tuto skutečnost i náležitě komentuje v rámci kapitol uvádějících použité metody a nejistoty při zpracování Dokumentace. Zpracovatel posudku konstatuje, že pro porovnání jednotlivých stavů je použitý postup vhodný a umožňuje formulovat závěry posouzení.

Pro toto posouzení a výběr z pěti předložených variant byly zpracovány tři expertní posudky:

Expertní posudek od Prof. Ing. Františka Lehovce, CSc. z katedry silničních staveb ČVUT Praha se zaměřením na hodnocení dopravní problematiky. Tento posudek se zabýval problematikou variant z hlediska územního plánu, technického řešení, dopravní funkce, soulad studie s podkladem OS, technické proveditelnosti a bezpečnosti provozu a možnosti dílčích úprav.

Expertní posudek od pana Prof. Ing. Jiřího Bartáka, DrSc. (Autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, soudní znalec z oboru stavebnictví, stavební odvětví různá, specializace zakládání staveb a podzemní stavby). Posudek je zaměřen na podzemní stavby. Posuzuje varianty MO a tunel Bulovka z hlediska sklonového a směrového vedení, příčných řezů, způsobu provádění, technické proveditelnosti, souladu studie s podkladem OS, dopadů navrženého řešení do okolního prostředí, z hlediska souladu s platnými ČSN, projednatelnosti navrženého řešení, bezpečnosti při výstavbě a provozu a možnosti dílčích úprav.

Analýzu rizik jednotlivých variant s vyhodnocením a doporučeními zpracovala Dopravní fakulta ČVUT. Na této analýze se spolupodílelo celkem 26 nezávislých expertů z ČVUT, URM MHMP, Policie ČR, HZS ČR, HS MHMP, TSK hl. m. Prahy a dalších organizací. Vedoucím tohoto expertního týmu byl Prof. Ing. Pavel Příbýl.

Tyto posudky poukázaly na nerealizovatelnost variant 3-5 pro stavbu MO č. 0081 a LS č. 8313, a proto Dokumentace dále hodnotí pouze varianty V1 a V2. Rozsáhlá riziková analýza zpracovaná Prof. Příbylem (Dopravní fakulta ČVUT) prokázala, že varianty 3-5 představují kriticky rizikové projekty pro samosprávu i investora a navíc jsou i rizikové z hlediska bezpečnosti uživatelů.

Připomínka vyjadřuje nespokojenost s neuspokojivým stavem území a s navrhovaným dopravním řešením v posuzovaných Dokumentacích staveb MO č. 0081, č. 0094 a LS č. 8313. Zpracovatel posudku ne zpochybňuje výtky dotčených občanů, kteří v posuzovaném vysoce zatíženém území žijí. Upozorňuje pouze na skutečnost, že posuzované stavby MO a LS mají předpoklad odvést část zatížení právě ze zmiňované oblasti ul. V Holešovičkách, za předpokladů, které jsou definovány jak v Dokumentaci, tak i v návrzích Stanoviska.

Připomínka, že po zprovoznění Blanky dojde k nárůstu intenzit v ul. V Holešovičkách, spíše hovoří pro dokončení MO a LS. Již samotné zprovoznění posuzovaných staveb by umožnilo z ul. V Holešovičkách odebrat část dopravní zátěže.

Zpracovatel posudku zároveň podmiňuje realizaci záměru uplatněním optimalizačních opatření a dostavbou NKS (zejména SOKP). Tento dopravní stav by měl umožnit fungování dopravního systému s celkovým omezením negativních vlivů a snížením zátěže v širším území.

Připomínka upozorňuje, že ani samotná realizace posuzovaných staveb neumožní uspokojivé řešení situace v území v okolí ul. V Holešovičkách. Zpracovatel posudku k tomu poznamenává, že Dokumentace navrhuje určitá řešení pro další rozvoj území. Dokumentace stavby č. 0081 MO Pelc-Tyrolka – Balabenka v kapitole D.IV.5 nastiňuje problematiku dořešení problémů na související komunikační síti, zejména pak zatížení komunikace V Holešovičkách. Představuje problematiku tzv. Čimické radiály, která by měla sloužit jako doplňující radiála k Prosecké radiále a přináší výčet navrhovaných, nebo již prováděných protihlukových opatření v ulici V Holešovičkách.

Dále se nabízí např. následující řešení:

- *Zklidnění oblasti Holešoviček od dopravní zátěže návrhem 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 dopravy. 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 byla jednoznačným přínosem.*
- *Protihlukové zaklenutí dopravy nebo tunelové řešení v ulici V Holešovičkách.*

Zpracovatel posudku tato opatření zahrnuje jako doporučení do návrhu Stanoviska ke stavbě MO č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka a LS č. 8313.

20. Auto Jarov, s.r.o.

ze dne 9. 3. 2011

Společnost vlastní pozemky v těsné blízkosti stavby MO č. 0094, které jsou zatíženy stavební uzávěrou, čímž je potlačena možnost rozvoje této společnosti a zároveň navazujícího okolí. Auto Jarov upozorňuje, že v souvislosti s rozvojem ploch podél ulice Spojovací dochází v území k častým dopravním zácpám s negativními důsledky (emisní zatížení ovzduší, zvýšený hluk, nehodovost atd.).

Společnost upozorňuje, že tímto negativním vlivem je zatíženo obyvatelstvo sídliště Jarov. Společnost Auto Jarov je oddalováním výstavby trvale poškozována nemožností rozvoje a zhoršenou dostupností pro své zákazníky.

Auto Jarov vyjadřuje podporu dokončení celého Městského okruhu s doporučením varianty T1 nebo T2. Zároveň žádá o urychlené vydání stanoviska MŽP k předložené Dokumentaci.

Komentář zpracovatele posudku:

Připomínka se týká stavby MO č. 0094; vyjádření ke stavbě MO č. 0094 zpracovatel posudku komentuje v posudku k příslušné stavbě.

Zpracovatel posudku se domnívá, i na základě informací, které jsou předmětem posouzení přílohy SOUBOR STAVEB Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – SOUHRNNÁ ČÁST (volná příloha), že k realizaci těchto staveb je možné přikročit až po zajištění účinnosti technicko-organizačních opatření, které jsou součástí tzv. optimalizované varianty MO. Zároveň bude nutné koordinovat výstavbu posuzovaných staveb Městského okruhu s dostavbou SOKP tak, aby byl zprovozněn nejprve SOKP a následně dobudován Městský okruh.

Tyto podmínky budou součástí návrhu Stanoviska.

Dále bez připomínek.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Dokumentace EIA je zpracována po formální stránce až na drobné nesrovnalosti a nepřesnosti správně podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
2. Metody použité k hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí jsou standardní a vhodně zvolené k účelům posuzování vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo.
3. Dokumentace EIA je zpracována a podána současně s dalšími dvěma Dokumentacemi navazujících staveb, které spolu tvoří logický celek, aby bylo možné posoudit i vzájemné působení těchto staveb, je značně rozsáhlá a obsahuje souhrnné hodnocení Souboru všech tří staveb – Městského okruhu č. 0094 a č. 0081 a Libeňské spojky č. 8313 formou volné přílohy. Textové části jsou vhodně doplněny grafikou a pro prezentaci záměru slouží i příložené DVD a CD s videoprezentacemi a powerpointovými prezentacemi. I přes svůj značný rozsah neztrácí na celkové přehlednosti a orientaci v problematice.
4. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného navrhovaným záměrem je proveden dostatečně.
5. Předložené varianty záměru jsou v Dokumentaci EIA popsány pro účely posuzování vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo dostatečně.
6. Vlivu jednotlivých variant na životní prostředí je v Dokumentaci EIA věnována dostatečná pozornost, rozsah hodnocení je dostačující.
7. K Dokumentaci EIA se vyjádřilo celkem 20 subjektů (13 dotčených orgánů státní správy a samosprávy, 4 zástupci veřejnosti, dále Univerzita Karlova a dva soukromé podnikatelské subjekty).
8. Přípomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly navazujících úseků stavby, volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, vlivů záměru na ovzduší, na vody, podmínek stanovených k ochraně přírody a krajiny a dopravního řešení.
9. Přípomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly navazujících úseků stavby, variantního řešení, vlivů záměru na hluk, ovzduší a zdraví obyvatelstva a celkové dopravní koncepce záměru a hlavního města.
10. Všechny opodstatněné požadavky a podmínky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska v kapitole VII. předkládaného posudku. Požadavky a podmínky týkající se pouze navazujících staveb MO a LS, které jsou podávány současně, jsou vypořádány a zahrnuty do návrhu stanoviska v posudcích k příslušným stavbám.

Závěrečné hodnocení

Dokumentace EIA je logicky koncipovaným materiálem, jehož snahou bylo podchytit nejen vliv samotné stavby v jejím nejbližším okolí, ale především vliv v širším kontextu území města. Občasné nedostatky Dokumentace jsou z větší míry formálního charakteru nebo nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

Zpracovatel Dokumentace se dle názoru zpracovatele Posudku vypořádal se stěžejními problémy, pro které byla vrácena původní Dokumentace k dopracování. Podstatnou částí této práce je souhrnná příloha Souhrnné hodnocení Souboru staveb Městského okruhu staveb č. 0094, č. 0081 a Libeňské spojky č. 8313, v němž dochází k naplnění většiny požadavků: požadavek na zhodnocení, zda předložené vedení trasy je v daném území tou nejméně problematickou a nejvýhodnější variantou z hlediska vlivů na ŽP a zdraví obyvatel, zohlednění současně prověřovaných variant technického řešení MO a funkčně navazujících staveb, posouzení těchto vlivů v širším území, posouzení různých stavů dopravní sítě na území hl. m. Prahy, např. posouzení stavu, kdy nebude dokončen SOKP a zároveň bude dokončen MO bez posuzovaných staveb. Zpracovatel Dokumentace rovněž neopomněl provést detailnější rozbor variant 3 až 5, které vzešly ze zjišťovacího řízení k daným stavbám, a jako samostatnou přílohu dopracované Dokumentace (Příloha H.9.) zařadil expertní posudky týkající se všech 5 navrhovaných variant.

Jednotlivé odborné studie – Hluková studie, Rozptylová studie a studie Hodnocení zdravotních rizik pak dále naplňují požadavek kvantifikace vlivu LS a MO v kontextu města z hlediska hluku, emisí a vlivů na veřejné zdraví, požadavek na porovnání jednotlivých variant z hlediska počtu zasažených osob v jednotlivých hlukových pásmech, požadavek na měření PAS, výpočty na celých plochách fasád, tj. v různých úrovních výšek objektů atd.

V rámci dopracovaných Dokumentací tří staveb MO dochází ke sjednocení výpočtových modelů rozptylových studií pro všechny tři stavby (MO č. 0081, č. 0094 a LS č. 8313). Zpracovatel těchto studií dokládá potřebné vstupní údaje.

Požadavek na dopracování stanovení ovlivnění průtoků a kvality vody v Rokytce a Vltavě byl také respektován, kvantifikace ovlivnění potenciálních zdrojů vod hydraulickým modelem provedena nebyla vzhledem ke stupni rozpracovanosti projektové dokumentace a bude dále řešena v navazujících stupních projektové přípravy.

Předloženou Dokumentaci lze po odborné i grafické stránce označit jako Dokumentaci na velmi dobré úrovni a pro hodnocení předloženého záměru z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako dostačující a vyhovující.

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých Dokumentacích EIA každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a 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 Libeňské spojky. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování EIA 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 nadřazeného komunikačního systému Prahy (stavby Městského okruhu, Silničního okruhu kolem Prahy, radiálních komunikací).

Na základě celkového hodnocení vlivů jednotlivých dopravních stavů, které mohou v hlavním městě Praze nastat a byly posuzovány, posouzení Dokumentace EIA 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 č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka po přijetí optimalizačních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

Výhledový stav bez souboru optimalizačních opatření je druhým nejpříznivějším dopravním stavem. Vlastní posuzovaný záměr MO č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála byl posuzován ve dvou aktivních výhledových variantách technického řešení. 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 č. 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby č. 0094 s optimalizačními opatřeními.

Z vlastních variabilních řešení posuzované stavby MO č. 0081 se jako nejpříznivější hodnocená varianta jeví varianta V2-O (při uplatnění optimalizačních opatření).

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

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 – V1. Zpracovatel posudku nedoporučuje realizaci variant bez optimalizačních opatření. Varianty 3-5 byly vyloučeny na základě expertních studií.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů:

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

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

2. Kapacita (rozsah) záměru

Podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004, tedy v období, kdy byl zahájen proces posuzování vlivů na životní prostředí, náleží předmětný záměr do 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. Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

3. Umístění záměru

Kraj:	Hl. m. Praha
Město/obec:	Hl. m. Praha
Městská část:	Praha 8 Praha 9
Katastrální území:	Praha 8 – Libeň Praha 9 – Libeň

4. Obchodní firma oznamovatele

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor městského investora

5. IČ oznamovatele

IČ: 00064581
DIČ: CZ00064581

6. Sídlo oznamovatele

Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 2

II. Průběh posuzování

1. Oznámení záměru „Městský okruh – stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka - Balabenka“

Zpracovatel: Ing. Michaela Vrdlovcová – ENVISYSTEM s.r.o.
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 3155/484/OPV/93
ENVISYSTEM s.r.o.
U Nikolajky 15
150 00 Praha 5

Datum zpracování: 09/2005

2. Dokumentace „Městský okruh – stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka - Balabenka“

Zpracovatel: Ing. Michaela Vrdlovcová – ENVISYSTEM s.r.o.
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 41872/ENV/06
ENVISYSTEM s.r.o.
U Nikolajky 15
150 00 Praha 5

Datum zpracování: 10/2010

3. Posudek „Městský okruh – stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka - Balabenka“

Zpracovatel: Ing. Libor Ládyš
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 3772/603/OPV/93
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 3032/ENV/11
EKOLA group, spol. s r. o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Datum zpracování: 08/2011

4. Veřejné projednání

Datum:
Místo konání:

5. Průběh procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému orgánu státní správy předloženo dne:

12. 9. 2005

Informace o zahájení ZŘ byla předložena dne:

9. 9. 2005

Zjišťovací řízení byla ukončena dne:

9. 12. 2005 vydáním Závěrů zjišťovacího řízení č.j. 47105/ENV/2005

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospělo MŽP k závěru, že záměr „Městský okruh – stavba č. 0081, Pelc-Tyrolka - Balabenka“ **bude dále posuzován** podle citovaného zákona.

Dokumentace byla příslušnému úřadu předložena v červnu 2008.

Zpracovatel posudku byl pověřen dne 26. 8. 2008.

Dokumentace byla vrácena k dopracování dne 26. 9. 2008.

Dopracovaná dokumentace byla příslušnému úřadu předložena:

3. 1. 2011

Dopracovaná dokumentace byla příslušným úřadem zveřejněna:

10. 1. 2011

Zpracovatel posudku byl stanoven dne:

18. 7. 2011 (podepsána smlouva na zpracování posudku)

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

8. 8. 2011

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje doplněnou Dokumentaci EIA o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí na předložený záměr za akceptovatelnou. Po vyhodnocení Dokumentace a připomínek k ní obdržných doporučuje zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru za respektování podmínek dle bodu III.6. 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 č. 0081 a stavby č. 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby č. 0094 s optimalizačními opatřeními.

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

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem opatření navržených k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo v Dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily.

Závěry veřejného projednání:

...

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

1. Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
2. Hlavní město Praha, Rada Hlavního města Prahy, Komise pro cyklistickou dopravu
3. Hlavní město Praha
4. Městská část Praha 3
5. Městská část Praha 7
6. Městská část Praha 8
7. Městská část Praha 9
8. Městská část Praha 10
9. Městská část Praha 15
10. Hygienická stanice Hlavního města Prahy
11. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
12. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
13. Ministerstvo životního prostředí, odbor územních vazeb
14. Univerzita Karlova v Praze + UK Praha (doplňující vyjádření)
15. Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
16. Ervin, s. r. o.
17. Občanské sdružení Za naši budoucnost
18. RNDr. Helena Pavlíková a Marie Tilšarová
19. Ing. Helena Žáčková
20. Auto Jarov, s.r.o.

III. Hodnocení záměru

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

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 a LS (včetně rozsáhlých PHO) 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

PHO 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 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 oblasti dojde v porovnání s variantou bez MO k jeho většímu zatížení. Při zprovoznění Městského okruhu bez optimalizačních 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 Městského okruhu, ale i k celkovému snížení imisní zátěže z automobilové dopravy na území města. V případě uplatnění těchto opatření lze očekávat splnění všech imisních limitů, s výjimkou limitu pro 24hodinové hodnoty PM_{10} . V jeho případě dochází k překročení limitu v celém širším území nezávisle na existenci MO. Zprovozněním uvedených komunikací při současné realizaci zmíněných opatření se sníží rozsah území překročení limitu oproti stavu bez výstavby.

Posuzovaná stavba nebude mít vliv na klimatické charakteristiky oblasti.

Vliv záměru na veřejné zdraví

Zprovoznění plánovaného úseku MO bez dalších opatření povede k významným změnám v distribuci dopravy a tím i hlukové a imisní expozice zájmového území. Zatímco u hlukové zátěže dojde v celkovém souhrnu k mírnému zlepšení a poklesu rizika hluku, u příspěvku ke znečištění ovzduší se situace nevyhnutelně naopak mírně zhorší.

Ve srovnání s nulovou variantou se podle akustické studie mírně snižuje procento obyvatel exponovaných zdravotně významným vysokým hladinám hluku > 65/55 dB ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní/noční době a tím i zdravotní rizika hlukové expozice.

Závažným důsledkem zprovoznění plánovaných dopravních staveb bez dalších opatření ke snížení emisí z dopravy by však bylo zvýšení počtu obyvatel exponovaných vysokým koncentracím pevných částic PM₁₀ v ovzduší, převyšujících imisní limit 40 µg/m³, 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 (běložárka liliovitá, hvězdnice zlatovlásek). Přitom lze předpokládat, že velikost rozsahu trvalého záboru vyvolaná stavbou MO 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 Bílá skála (varianta 1), resp. jejím ochranným pásmem (varianta 2 a 2-O). V případě varianty 1 se jedná se 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 měřítko stávající zástavby. Posuzovaný úsek MO se značným půdorysným zábořem plochy (eventuálně výškově výrazného patrového vedení ve variantě 1) je prvkem negativně ovlivňujícím stávající krajinu a její ráz. Tunelové řešení (ve variantách 2 a 2-O) je z hlediska vlivu na krajinu přijatelnější. Nevyvolává vizuálně tak silný vliv na krajínotvorný prvek vrchu Bílá skála jako v případě terénního zářezu do jeho vltavského úbočí ve variantě 1.

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 2 a 2-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 2 a 2-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 ZPF jsou předpokládané zábory v případě obou posuzovaných variant s ohledem na celkový plošný zábor stavby hodnoceny jako minimální. K záboru lesní půdy (PUPFL) 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

V rámci posouzení Dokumentace EIA a při uvážení jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty záměru charakterizovat:

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých Dokumentacích EIA každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a 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 Libeňské spojky. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování EIA 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 nadřazeného komunikačního systému Prahy (stavby Městského okruhu, Silničního okruhu kolem Prahy, 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 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 č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka 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. Z hlediska hlavních sledovaných parametrů však rozdíl mezi výhledovým stavem (realizace staveb MO a LS) a nulovým stavem (bez realizace těchto staveb) však 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).

Na základě výsledků provedených studií a z celkového hlediska lze jednoznačně doporučit optimalizovaný výhledový stav, tzn. variantu V2 stavby č. 0081 a stavby č. 8313 LS v kombinaci s variantou T1 stavby č. 0094 s optimalizačními opatřeními.

Při dodržení podmínek uvedených dále je možno vydat souhlasné stanovisko k variantě V2-optimalizované posuzovaného záměru MO stavby č. 0081 Pelc-Tyrolka – Balabenka. Zároveň však zpracovatel posudku doporučuje prověřit možnost jiného výškového vedení nivelety komunikace (směr Pelc-Tyrolka – Balabenka). Toto řešení by vycházelo z výškového vedení ve variantě V1 a část úseku ve směru Pelc-Tyrolka – Balabenka by v km cca 1,4-2,0 přecházela do hloubeného tunelového

úseku. Po překrytí této části by bylo možné využít stropní desky (analogicky k řešení ve variantě V1) k vedení cyklostezky, či k překrytí vegetačním pokryvem. Tím by se minimalizoval vliv na krajinný ráz, bylo by možné částečně kompenzovat zásahy do zeleně a v neposlední řadě by se tím omezila možnost šíření hluku z této části komunikace.

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.

V souvislosti s plánovaným záměrem Dokumentace nepředpokládá žádné významné nepříznivé vlivy, které by přesahovaly státní hranice.

2. 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 tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu či průběhu přípravy území ke stavbě.

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

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané Dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Dokumentace EIA 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 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 EIA 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 kapitole 6 návrhu stanoviska.

4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivu na životní prostředí

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých Dokumentacích EIA každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a 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 Libeňské spojky. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování EIA 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 nadřazeného komunikačního systému Prahy (stavby Městského okruhu, Silničního okruhu kolem Prahy, 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 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 č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka po přijetí optimalizačních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

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

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

Optimalizovaný výhledový stav představuje výsledný možný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru Městského okruhu hl. m. Prahy.

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 – V1. Zpracovatel posudku nedoporučuje realizaci variant bez optimalizačních opatření. Varianty 3-5 byly vyloučeny na základě expertních studií.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku

Vypořádání vyjádření obdržných k dokumentaci:

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 13 vyjádření příslušných orgánů státní správy a samosprávy a 4 vyjádření veřejnosti, dále vyjádření Univerzity Karlovy a dvou soukromých 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 ovduší, 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, ovduší a zdraví obyvatelstva a celkové dopravní koncepce záměru a hlavního města.

Vypořádání vyjádření k posudku:

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Ministerstvo životního prostředí ČR jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

S o u h l a s n é s t a n o v í s k o

k záměru stavby

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

Na základě souhrnného hodnocení variant jednotlivých staveb, provedených v jednotlivých Dokumentacích EIA každé ze staveb, byla pro posouzení souboru staveb MO č. 0081 a 0094 včetně stavby LS ve vztahu k širšímu území Prahy zvolena doporučená kombinace variant, pro kterou je provedeno souhrnné hodnocení vlivu záměru na životní prostředí.

Jde o kombinaci stavby MO č. 0081 – varianta V2, stavby MO č. 0094 – varianta T1 a invariantního řešení Libeňské spojky. Ostatní stavby NKS jsou uvažovány podle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

Stav životního prostředí ovlivňovaného dopravou byl posuzován na základě zatěžovacích stavů reprezentovaných dopravními stavy na komunikacích města. Počet těchto stavů byl při dopracování EIA 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 nadřazeného komunikačního systému Prahy (stavby Městského okruhu, Silničního okruhu kolem Prahy, 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 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 nejpriznivějším 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 č. 0094 MO v kombinaci s variantou V2 stavby č. 0081 MO a stavbou č. 8313 Libeňská spojka po přijetí optimalizačních opatření dopravně-organizačního a technického charakteru k regulaci dopravy a snížení emisí z dopravy v centru města.

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

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

Optimalizovaný výhledový stav představuje výsledný možný návrh „cílového řešení“ automobilové dopravy v prostoru Městského okruhu hl. m. Prahy.

Z vlastních variabilních 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 – V1. Zpracovatel posudku nedoporučuje realizaci variant bez optimalizačních opatření. Varianty 3-5 byly vyloučeny na základě expertních studií.

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

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v Dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily.

Podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu záměru

Na základě podkladů a analýz, které předložila Dokumentace EIA, vyjádření jednotlivých subjektů k této Dokumentaci a doporučení Posudku na tuto Dokumentaci vyplývají základní podmínky pro uskutečnění posuzovaného záměru.

- 1. Aby byly naplněny předpoklady předložené Dokumentace, je třeba, aby byl přednostně vybudován silniční okruh kolem Prahy, který odvede část dopravy z centrální části Prahy a teprve následně, nebo současně, aby byl uveden do provozu Městský okruh v úseku od Pelc-Tyrolky po Štěrboholskou radiálu a Libeňskou spojkou jako celek.**
- 2. Realizace stavby č. 0081 jako součásti souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 je možná pouze při aplikaci stavebně-technických a dopravně-organizačních opatření (optimalizačních opatření) v souladu s Usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010. Tato opatření by měla vejít v účinnost současně se zprovozněním předmětných staveb.**
- 3. Provéřit 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.**

V předchozím textu Dokumentace a v jednotlivých doprovodných studiích jsou uvedena a zdůvodněna opatření, která zpracovatel posudku považuje za nezbytná k minimalizaci negativních vlivů výstavby a provozu stavby č. 8313 na životní prostředí. V této kapitole je uveden stručný přehled navržených opatření.

Vzhledem k předpokládané velmi dlouhé životnosti stavby se nenavrhují opatření pro období likvidace stavby, neboť nelze objektivně posoudit technické možnosti ani související náklady v době její případné likvidace.

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

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.

1. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn), schválený usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 a s vyhl. č. 32/99 Sb. a koncept připravovaného ÚPn
2. 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).
3. Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hl. m. Prahy (nařízení Rady hl. m. Prahy č. 14 z 12. 9. 2006) stanovuje:

priorita 1. Snižování emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy:bod 1.1 Opatření k omezení počtu jízd automobilů1.1.1. Podpora kvality v hromadné dopravě1.1.2. Organizační opatření pro preferenci MHD1.1.3. Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města1.1.4. Časová organizace zásobování1.1.5. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech1.1.6. Podpora záchytných parkovišť P+R1.1.7. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy1.1.8. Podpora cyklistické dopravy1.1.9. Zřizování pěších zón a ostatních druhů zklidněných komunikacíbod 1.2 Opatření v dopravní infrastruktuře1.2.1. Výstavba kapacitní komunikační sítěbod 1.3 Opatření k omezení měrných emisí vozidelbod 1.3.1.2 Omezování emisí prachových částic z dopravyZákladní projektová opatření

4. Hodnocené varianty 1 a 2 trasy MO jsou dle stanoviska stavebního odboru Magistrátu hl.m. Prahy koncepčně v souladu s platným ÚPn HMP. Dle stanoviska ÚRM 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 (LR, PP, eventuálně IZ), což vyhláška

- č. 32/1999 sb. HMP o závazné části územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy nepřipouští. Proto je z hlediska plánu využití ploch vyžadována změna ÚPn HMP.
5. Legislativně připravit a projektově zpracovat navrhovaná dopravně-organizační a technická opatření formulovaná v předkládaném návrhu stanoviska (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 Městského okruhu a Libeňské spojky.
 6. Zpracovat detailní program monitorování navržených složek životního prostředí. Rozsah monitorování z hlediska hluku je třeba konzultovat s Hygienickou službou HMP.
 7. 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. Zpracovat podrobný inženýrsko-geologický, geotechnický průzkum. V rámci předběžného průzkumu sledovat zejména obsah arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.
 8. Provést upřesňující biologický průzkum pro lokalizaci migračních objektů v prostoru PP Bílá skála - vltavský břeh – migrační studie živočichů, v prostoru Bílá skála za účelem případného přemístění endemitu jeřábu dubolistého.
 9. Upřesnit rozsah kácené zeleně a podrobně ho vyhodnotit dendrologickým průzkumem.
 10. Zpracovat podrobnou hlukovou studii pro vybranou variantu se zahrnutím dopravy na jednotlivých větvích mimoúrovňových křižovatek.
 11. Zpracovat hlukovou studii pro období výstavby.
 12. V rámci přepravních tras posoudit dopady na životní prostředí i v místech zdrojů a cílů této dopravy, resp. v místech případných překladišť.
 13. Zpracovat podrobný projekt realizace protihlukových stěn (PHS).
 14. Zpracovat podrobnou rozptylovou studii pro vybranou variantu pro období výstavby.
 15. Zpracovat projekt trhacích prací a projednat jej s OBÚ.
 16. Posoudit vliv proudových ventilátorů umístěných v tunelu – konečný návrh na akustickou situaci v okolí portálů tunelu.
 17. Při zpracování dalších stupňů PD koordinovat práce na hlukových studiích pro stavby MO, Libeňské spojky a Vysočanské radiály.
 18. V případě nemožnosti zajistit požadované hygienické limity v chráněném venkovním prostoru stavby v době provozu projednat s HS MHMP navržená opatření nebo změnu užívání stavby.
 19. Na vybranou variantu MO zajistit vyhlášení stavební uzávěry.
 20. 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.
 21. 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.
 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 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 je nutno 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 ZPF o vynětí pozemků náležejících k ZPF ze zemědělského půdního fondu.
27. Projednat možné využití materiálu nadbytečného výkopku nevyužitelného pro násypy a zpětné zásypy pro účel jiných stavebních záměrů probíhajících 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.
29. Jednat s ČD s. o. ve věci dočasné přeložky železniční trati TÚ 0791 Praha Libeň – Praha Holešovice (varianta 2) a projednat přeložky inženýrských sítí, přípojky a napojení na stávající inženýrské sítě s jejich správci.
30. Vymezit plochy pro zařízení staveniště, 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.
31. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV) s důrazem na minimalizaci negativních vlivů na přílehlou obytnou zástavbu hlukem, emisemi a prašností. V rámci ZOV stanovit a projednat přepravní trasy s požadavkem na maximálně možné trasování mimo obydlené zóny.
32. Pro fázi výstavby bude nutné v rámci zásad organizace výstavby přijmout taková opatření (zejména pro ražení tunelu pod Bílou skálou) a projednat je s provozovatelem reaktoru MFF UK, aby nebyly v žádném případě dotčeny bezpečnostní podmínky jeho provozu.
33. Zpracovat dokumentaci dle kapitoly D.III. dokumentace EIA – požární, havarijní povodňový řád, EMP, BOZP a další.
34. V předstihu seznámit obyvatele v okolí s termíny a délkou jednotlivých etap výstavby.
35. Uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své připomínky na postupy provádění stavby.
36. Koordinovat výstavbu s dalšími stavbami, zejména s výstavbou NKS ve všech etapách přípravy a realizace.
37. V předstihu před zahájením stavby MO bude nezbytné zkapacitnit Průmyslový polokruh, resp. předpokládané mimoúrovňové křížení s ulicemi Poděbradskou a Kbelskou v oblasti Hloubětína, jak to předpokládají vstupní podklady modelového zatížení komunikační sítě použité v Dokumentaci.
38. V dalších stupních projektové přípravy zvolit vhodnější architektonické řešení pro lávku ve stopě Korábské schody – U Meteoru. Jednodušší přemostění a konstrukčně subtilnější řešení by mělo zohlednit náročný objekt u Grabovy vily, respektovat kvalitní dřeviny v severní parkové ploše.
39. Prověřit možnost zajištění pěší propustnosti či cyklistického propojení mezi ulicemi Na Žertvách a lokalitou Podvinný Mlýn a zajistit kontinuální pěší a cyklistickou trasu podél Rokytky.
40. Procesně ustanovit režim spolupráce nad koncepcí a návrhy řešení s pověřenými zástupci OMI MHMP, DOP MHMP, Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací hlavního města Prahy – Úsekem dopravního inženýrství a Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu, resp. dalšími relevantními institucemi a organizacemi.
41. Průběžně informovat širokou veřejnost s možností zapracování případných požadavků před zahájením DÚR.

42. V další fázi projektové přípravy je pro konkrétní vybranou variantu nutné řešit protihluková opatření vzhledem k rozvojovému území UK. Je vhodné, aby úseky komunikací vzdálené pouze několik desítek metrů od poslucháren byly překryty novým pochozím parterem s možností umístění zeleně (analogicky k řešení plánovanému v úseku mezi MÚK Pelc-Tyrolka a ústím tunelu Blanka). Zároveň je nutné najít takové řešení, které by odstranilo vzniklou urbanistickou bariéru a nově urbanisticky formovalo dané území.
43. Stavba stávající PPO je navržena na ochranu proti povodni, jejíž úroveň bylo dosaženo v roce 2002 plus 30 cm bezpečnostní rezervy. Bude nutné, aby změny/úpravy/nové stavby PPO byly dimenzovány na tuto úroveň včetně bezpečnostní rezervy.
44. Projednat zaústění stok do Vltavy a Rokytky, vybudování výpustních objektů, vč. případných požadavků na předčištění zaústěných vod se správci dotčených vodních toků v rámci projektové přípravy.
45. Tam, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod, důsledně dbát zákazu mytí provozních mechanismů ve vodních tocích.
46. Obecný charakter optimalizačních opatření uvedený v Dokumentaci bude nutné dále specifikovat či upřesňovat, aby bylo možné docílit deklarované vývojové předpoklady poklesu dopravního zatížení.
47. Věnovat zvláštní pozornost citlivému zakomponování dopravní stavby do urbanistické struktury, městské krajiny v dalších stupních projektové přípravy.

Technická opatření

Obecná opatření ochrany životního prostředí

Období přípravy a realizace stavby

48. Stavební dodavatel musí být vybaveny vhodnou stavební a dopravní technikou. Veškerá technika musí být udržována v odpovídajícím technickém stavu, aby nedocházelo k zatěžování okolí stavby nadměrným hlukem ani emisemi (minimálně na úrovni Stage IIIA dle Směrnice 2004/26/EC, optimálně však na úrovni Stage IV) a aby nebyla příčinou ekologické havárie (úniky maziv, paliva nebo hydraulických olejů).
49. 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.
50. 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.).
51. Všichni pracovníci na stavbě musí být před zahájením prací obecně i konkrétně poučeni jakým způsobem postupovat, aby nedocházelo k poškozování ŽP (například při používání dopravních prostředků apod.).
52. Navrhnout a projednat technicko-organizačních 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 (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).

53. Časově minimalizovat stavební práce v jednotlivých úsecích a tím i celkové trvání výstavby.
54. V návrhu ZOV je třeba dále 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.
55. V případě nepříznivých meteorologických podmínek omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí (zástěny, skrápění prostoru stavby).
56. Zajistit důkladnou očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace.
57. Sypký odpad ze stavby a dovážené sypké stavební materiály na korbách automobilů zakrývat plachtami.
58. Zajistit průběžné čištění navazujících úseků veřejných komunikací.
59. Přeprava zeminy a stavebních materiálů musí být realizována pouze po stanovených přepravních trasách. Aby se minimalizovala dopravní zátěž stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo budou přepravní trasy v maximální míře využívat trasu budované komunikace.
60. Stávající veřejné komunikace ovlivněné výstavbou po jejím dokončení opravit a uvést do původního stavu.
61. Přeložky stávajících veřejných i neveřejných komunikací a výluky dopravy budou časově i rozsahově minimalizovány.
62. Po dobu výstavby bude zajištěn bezproblémový provoz veřejné dopravy a dostupnost všech území dotčených stavbou pro vozy lékařské záchranné služby, hasičů a policie. Dále je třeba zajistit přístup k jednotlivým obytným domům.
63. V rámci stavby i ve styku s veřejností dodržovat všechna technická bezpečnostní opatření (dopravní značení, výstražná značení, osvětlení objektů, mechanické zábrany atd.).

Období provozu

64. Komunikace bude provozována v souladu s provozním řádem a obecně závaznými předpisy.
65. Pro celou trasu komunikace musí být zpracován havarijný plán pro realizaci okamžitých opatření při nehodách vozidel, při nichž existuje nebezpečí úniku škodlivých látek.
66. Komunikace a veškerá její zařízení (záchytné jímky, kanalizace, vzduchotechnika propustky, zeleň, dopravní značení aj.) budou udržovány v řádném technickém stavu a bude prováděna jejich pravidelná kontrola na základě provozních řádů těchto objektů.
67. Veškeré závady na komunikaci a jejím zařízení budou včas opraveny a bude zajištěna soustavná celoroční údržba.
68. Na povrchových úsecích bude prováděno pravidelné čištění komunikací, aby byla zachována funkčnost tichých povrchů.
69. V průběhu zimní údržby bude dbáno na minimalizaci negativních vlivů chemických látek používaných k posypu vozovky.
70. Ve vybrané lokalitě u obytné zástavby v místě přiblížení MO a LS (např. MÚK Balabenka) instalovat monitorovací stanici pro kontinuální automatizované měření koncentrací znečišťujících látek v minimálním rozsahu: suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, NO₂, benzen, benzo(a)pyren.
71. Provádět režimní měření podzemních vod na vybraných hydrogeologických objektech.

Nakládání s odpady

Období přípravy a realizace stavby

72. Během výstavby je nutno zabránit směšování nebezpečných odpadů společně s odpady charakteru „ostatní“. Toho bude dosaženo zejména tím, že se vytvoří podmínky pro jejich oddělené shromažďování a odvoz. Staveniště proto musí být vybaveno dostatečným počtem sběrných nádob a kontejnerů, které musí být pravidelně vyprazdňovány.
73. 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.
74. Využitelné odpady (kovy, dřevo) a vratné obaly budou recyklovány nebo zužitkovány.
75. Nebezpečné odpady (hadry z běžného čištění mechanismů nasycené olejem nebo mazadly, plechovky se zbytky maziv nebo barev atd.) budou shromažďovány do zvláště označených nádob zabezpečených proti neoprávněné manipulaci s odpady.
76. Odpady kategorie ostatní budou uloženy na skládkách odpovídajících jejich zařazení dle katalogu odpadů. Nebezpečné odpady budou odstraněny odbornou firmou oprávněnou k nakládání s těmito odpady nebo uloženy na odpovídající zabezpečenou skládku.
77. Objem odpadu v podobě vytěžené zeminy bude omezen jejím dalším využitím.
78. Problematika odstranění odpadu z demolice čerpací stanice pohonných hmot (SHELL) a případná dekontaminace zeminy bude vyřešena v dalším stupni projektové dokumentace.
79. Produkované odpady musí být zařazovány podle Katalogu odpadů, je nezbytné je 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) je třeba kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Využitelné odpady budou recyklovány nebo jinak využity.

Období provozu

80. V rámci provozu bude řešeno nakládání s odpady s cílem minimalizovat množství odpadů ukládaných na skládky a maximálně využít separované odpady jako druhotné suroviny. S nebezpečnými odpady je třeba nakládat v souladu s vyhláškou č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.
81. Veškeré odpady vznikající za provozu komunikace (komunální odpad z případných parkovišť, odpady z údržby a oprav komunikace atd.) budou řádně odstraňovány organizací oprávněnou k nakládání s odpady.

Minimalizace vlivů na obyvatelstvo

Období přípravy a realizace stavby

Opatření ke snížení hluku a vibrací

82. V rámci projektové přípravy je třeba 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.
83. Před zahájením stavebních prací bude třeba provést pasportizaci všech nadzemních a podzemních objektů (např. areál FN Na Bulovce), které mohou být dotčeny otřesy a vibracemi při realizaci díla, ale i při jeho provozování.

84. Je třeba 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).
85. 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 Hygienickou stanici hlavního města Prahy podle § 31 zák. 258/2000 Sb. v platném znění o časově omezené povolení.
86. V maximální možné míře budou využity stavební mechanismy se sníženou hlučností.
87. Hlučné mechanismy nebo technologie budou využívány pouze ve stanovené denní době a v rozsahu a délce nasazení, který bude schválen místně příslušným okresním hygienikem na základě předložené hlukové studie pro období výstavby.
88. Při realizaci křižovatek Balabenka a U Kříže musí být realizována protihluková opatření v okolí staveniště, jejichž rozsah bude upřesněn v dalších stupních PD na základě podrobnějších znalostí o realizaci stavby. Jedná se o PHC zřízené na hranici staveniště místo oplocení, mobilní PHC u nejhluchnějších stavebních strojů atp.
89. Veškerá navrhovaná protihluková opatření na jednotlivých chráněných objektech je třeba na staveništi realizovat před zahájením hlučných prací.
90. Pracovní doba na stavbě bude v pracovní dny od 7 do 21 hod. Hlučné práce budou omezeny na dobu mezi 8-18 hod., ve dnech pracovního klidu (svátky, víkendy) se doporučuje provádět pouze méně hlučné práce.
91. Stavební práce v noci nebudou probíhat, pouze práce při ražbě tunelu, které nelze přerušit, budou probíhat v tunelu a odvoz vytěženého materiálu bude probíhat pouze v denních hodinách.
92. Hluková situace musí být monitorována měřeními ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru dle pokynů Hygienické stanice hlavního města Praha.
93. Velmi hlučné práce na staveništi se doporučuje oznámit obyvatelům okolních domů předem a neprovádět tyto práce o víkendech.
94. Výstavbu (zejména její nejhluchnější fáze) v blízkosti MFF UK koordinovat do období mimo výuku, ve spolupráci s vedením fakulty.
95. Provést detailní analýzu šíření vibrací z budovaného úseku na budovu MFF s reaktorem ve spolupráci s Univerzitou Karlova a SÚJB 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.

Opatření proti emisím do ovzduší

96. V případě řešení tunelových objektů bude nutno 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.
97. V dalších stupních projektové přípravy upřesnit prostorové nároky a situování technického a technologického zázemí pro větrání tunelů a předpokládané vyústění větracích komínů.
98. Používaná dopravní technika musí být udržována v řádném technickém stavu.
99. Musí být minimalizovány prostoje mechanismů a běh naprázdno.
100. Optimalizovat přepravu materiálu tak, aby se zamezilo zbytečným pojezdům těžkých nákladních aut.
101. Bude omezeno skladování a deponování prašných materiálů na technologické minimum.
102. Bude snížena povolená rychlost v areálu výstavby a mimo zpevněné vozovky.

103. V případě zvýšené prašnosti při suchém počasí bude prováděno kropení komunikací v areálu stavby a případně také míst provádění zemních prací blízko obytných budov, nemocnice, budov škol apod.
104. S ohledem na počasí bude pravidelně prováděna kontrola zpevněných příjezdových komunikací v nejbližším okolí stavby. V případě potřeby bude provedeno jejich zvlhčení nebo mytí kropícím vozem.
105. Sypký odpad ze stavby na korbách nákladních automobilů musí být buď kropen vodou nebo zakrýván plachtami, zakrývány budou i dovážené sypké stavební materiály.
106. V případě nebezpečí znečištění vozovek blátem ze staveniště budou znečištěná vozidla před vjezdem na veřejné komunikace zbavena nečistot.
107. Bude prováděno manuální čištění dopravních prostředků a mechanismů, které budou opouštět areál stavby. Bude-li to potřebné a účelné bude prováděno mytí vozidel a mechanismů na vybudovaných mycích plochách nebo oklepových rampách.
108. S ohledem na situaci v areálu stavby bude prováděna pravidelná kontrola veřejných komunikací v blízkosti stavby. V případě potřeby bude prováděno manuální čištění komunikací znečištěných činnostmi stavby a případně jejich mytí kropícím vozem.

Období provozu

Opatření ke snížení účinků hluku a vibrací

109. Z hlediska zdrojů hluku je třeba 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 Pražského okruhu (SOKP), kterým bude z města vyloučena tranzitní doprava.
110. 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 doporučit i použití oken 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).
111. 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 závazná. Účelem je zabezpečení vyhovujícího akustického klimatu uvnitř místností i v hlukově exponovaných územích.
112. V krajním případě je možné 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).
113. Bezvýhodné situace řešit demolicí objektů.
114. 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, 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.

115. Realizaci navržených PHC je nutné prověřit v dokumentaci k územnímu řízení. Rozsah PHC je rovněž závislý na postupu realizace celého souboru staveb MO a LS. Územní rozsah je patrný z přílohy H.8.21 Dokumentace EIA – 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.
116. V PD je třeba respektovat obecné podmínky pro konstrukci protihlukových clon, které jsou uvedeny v technických podmínkách pro výstavbu protihlukových stěn pod názvem „Protihlukové clony pozemních komunikací“ vydané Ministerstvem dopravy a spojů, Odborem pozemních komunikací ŘSD ČR.
117. Další možná opatření ke snížení celkového hlukového zatížení území nebo alespoň omezení jeho vlivu na obyvatele zde žijící jsou:
- snížení intenzity automobilového provozu zavedením plošné regulace automobilové dopravy ve městě a omezení nákladní dopravy;
 - omezení rychlosti provozu na komunikacích MO;
 - nízkohlučné povrchy nových komunikací (např. nové typy betonových vozovek, použitím gumoasfaltu nebo jiného jemnozrného povrchu) s možným snížením hlučnosti nejméně o 1,5 dB (viz evropský výzkumný projekt SILENCE);
 - možnost realizace oken s vyššími zvukově izolačními parametry, předsažených fasád u domovních objektů;
 - změnu užívání některých bytových objektů na objekty nebytové, případně jejich demolice;
 - 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 ČD) v posuzovaném území.
118. 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 EIA). Vzhledem k tomu je proto třeba ve všech těchto objektech prověřit kvalitu stávajících oken. V případě nevyhovujících akustických vlastností oken bude nutné vyměnit stávající okna za okna s vyššími zvukově izolačními parametry.
119. Dle platné legislativy v oblasti ochrany zdraví je třeba 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., je možné požádat příslušnou krajskou hygienickou stanici o časově omezenou výjimku dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění na chráněný venkovní prostor, ale hygienický limit v chráněném vnitřním prostoru musí být dodržen.
120. 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 vyhovující akustické klimatu uvnitř místností i v hlukově exponovaných územích.

Opatření proti plynným emisím do ovzduší

121. Minimalizace emisí z dopravy do ovzduší zajištěním plynulosti za běžného silničního provozu:
- racionalizace používání konvenčních soukromých automobilů v městských centrech;
 - osobním přístupem k bezpečnému a plynulému řízení vozidel (tzv. ecodriving);
 - podpora marketingu vozidel s nízkou nebo nulovou úrovní znečišťování;
 - opatření pro řízení poptávky a integraci služeb v oblasti městské dopravy;
 - zavedením informačního dopravního systému.
122. Opatření k omezování měrných emisí na vozidlech:

- používání zařízení pro úpravu spalin z motorů – třícestné řízené katalyzátory, oxidační katalyzátory, recirkulace výfukových plynů, lapače částic;
 - operativní kontrola emisních parametrů vozidel - vyřazení starých typů vozidel se staršími typy nebo bez katalyzátorů (emisní limity EURO 1-5 pro nová vozidla);
123. Zlepšování kvality pohonných hmot (ukončení distribuce olovnatých automobilových benzínů v ČR od roku 2001, snižování obsahu síry a dalších škodlivin).
124. V důsledku předpokládané modernizace vozového parku:
- podpora lepšího technického stavu provozovaných vozidel – obnova vozového parku, vyšší účinností použitých motorů dojde ke snížení jednotkové spotřebě paliva a k nižším jednotkovým emisím výfukových plynů;
 - podpora vývoje a využití alternativních paliv v individuální automobilové dopravě (plyn, elektromotor, hybridní pohon, vodíkový pohon aj.);
 - podpora čisté městské dopravy - omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města (např. plynofikace vozového parku – stlačený zemní plyn CNG, hybridní pohon – kombinace elektro a spalovacího motoru).
125. Využití integrovaného systému monitoringu prostředí s regulačním dopravním systémem (např. Projekt HEAVEN – Healthier Environment through Abatement of Vehicles Emission and Noise).

Minimalizace vlivů na povrchovou a podzemní vodu

Období přípravy a realizace stavby

126. 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 bude upřesněn podrobným hydrogeologickým průzkumem v průběhu přípravných prací.
127. Navrhnout popř. v závislosti na výsledku pasportizace dobudovat monitorovací systém podzemních vod.
128. 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.
129. Provést pasportizaci inženýrských sítí, podzemních kolektorů atp., které lokálně ovlivňují hydrogeologické poměry.
130. Během výstavby při zemních pracích je nutno zamezit možnosti vzniku dočasné eroze, která by mohla nastat v důsledku nevhodného ukládání vytěžené zeminy, případně nevhodným vyrovnáváním nerovnosti terénu. K tomu je třeba 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.
131. Dále je nutno eliminovat nebezpečí eroze na definitivních svazích zářezů a násypů tělesa komunikace MO. Jako prostředek protierozní ochrany je nutné co nejdříve (v závislosti na vegetačním období) po provedení zářezu a násypu vysadit travní porosty a další ochranné porosty na vrstvu ornice.
132. Pokud budou ve fázi výstavby odčerpávány srážkové vody ze staveniště do kanalizace, musí splňovat dle NV č. 229/2007 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. To se týká především parametrů

nerozpuštěných látek (NL) a nepolárních extrahovatelných látek (NEL), proto je požadováno vybudování odpadních jímek s dobou zdržení dostatečnou k usazení NL.

133. Prostorové umístění a rozměry nádrží (lapolů) by mělo být součástí následujícího stupně projektové dokumentace (DÚR), kde bude také nezbytné ověřit kapacitu stávajícího mostu přes Rokytku v kontextu připravované a výhledové urbanizace v povodí Rokytky.

Ochrana proti únikům ropných látek

134. Na staveništi nebudou prováděny žádné opravy stavebních strojů nebo dopravní techniky.
135. Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů (výměny mazacích náplní atd.) s výjimkou běžné denní údržby.
136. Plnění palivy v areálu stavby bude prováděno pouze v nezbytných případech, kdy by plnění mimo areál bylo organizačně neschůdné nebo technicky nerealizovatelné.
137. Pokud budou zásobní paliva a maziva uskladněna na stavbě, musí být odpovídajícím způsobem zabezpečena proti potenciálním únikům (uzamčený sklad, záchytná bezodtoká jámka, atd.).
138. Po dobu výstavby je nutno zamezit odtoku splachů ze stavenišť instalací dočasných zemních záchytných jímek.
139. Z důvodu rizika úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků ve fázi výstavby musí být tyto mechanizační prostředky zajištěny proti případným únikům závadných látek například aplikací záchytných vaniček.

Období provozu

140. 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 mimoúrovňové křížovatky „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.
141. Na odvodnění do Vltavy doporučujeme zřídit lapoly s mechanickým předčištěním, havarijní jámkou s možností osazení sorpčních filtrů, kde však není třeba vytvářet retenční prostory pro transformace průtokových vln. Záchytné jámky budou součástí také technického vybavení tunelových objektů.
142. Součástí technického vybavení tunelového objektu bude záchytná jámka (povrchové, podzemní vody, havarijní stav).
143. Je nezbytné 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 jsou nutné dvakrát ročně – na jaře po tání sněhu a na podzim před příchodem mrazů.
144. V zimním období je nezbytné omezit včasným odklizením sněhu z vozovky mimo prostor MO možnost vsakování za tání sněhu kontaminovaného chloridy ze solných posypů do přilehlého terénu kolem vozovky.
145. Vzhledem k narůstajícím koncentracím chloridů v povrchových i podzemních vodách doporučujeme, aby se při odklizení sněhu nebo ledové námrazy minimalizovalo množství posypu chloridy použitím účinnější formy roztoku a za extrémních situací se chloridy nahradily

- inertním posypovým materiálem. Doporučujeme provádět kontrolní měření ovlivnění hladin a kvality podzemní vody v rozsahu studní v zájmovém území sledovaných provedenou pasportizací.
146. Pro celou trasu vedení komunikace musí být zpracován havarijný plán (havarijní plány úseků) pro realizaci okamžitých ochranných a nápravných opatření při nehodách vozidel při nichž existuje nebezpečí úniku látek škodlivých vodám.
 147. Vypouštění odpadních vod do kanalizace musí být projednáno s jejím správcem, resp. se správcem vodního toku, který je recipientem této kanalizace a vypouštěné vody musejí splňovat limity platného kanalizačního řádu. Vody budou vypouštěny do kanalizace až po adekvátním předčištění např. v sedimentačních jímkách s dostatečnou dobou zdržení vybavených případně také normými stěnami k zachycení plovoucího znečištění.
 148. Jímku vod v nejnižším místě tunelu opatřit uzávěrem pro případ akumulace vod při mytí tunelu nebo požáru, přičemž vody pak budou vyčerpány do speciální cisterny a ke konečné likvidaci budou odvezeny s přihlédnutím ke skutečnému znečištění odčerpané vody. Uzávěr je také doporučeno 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 Odbor ochrany prostředí MHMP – odd. krajinné zeleně).

Minimalizace vlivů na půdu

Období přípravy a realizace stavby

149. Je nutno minimalizovat dočasné i trvalé zábory půdního fondu.
150. Na ploše staveniště bude před zahájením stavebních prací provedena skrývka ornice, která bude dočasně uložena na mezideponiích. Ornice určená pro konečné úpravy tělesa komunikace a jeho okolí bude deponována v určené části staveniště.
151. 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.
152. Terénní práce provádět tak, aby nedošlo k vytvoření drah soustředěného odtoku dešťových vod.
153. Z hlediska eroze je nutné minimalizovat dobu trvání zemních prací a skrytou ornici využít k rekultivačním účelům v co nejkratší době.
154. V rámci předběžného průzkumu bude nutné věnovat zvýšenou pozornost sledování arsenu ve výkopových zeminách a rubaniny.

Období provozu

155. Provádět řádnou údržbu ozeleněných svahů silničního zářezu a náspů.
156. V případě erozního poškození postižené úseky opravit.

Minimalizace vlivů na horninové prostředí, návrh hydrogeologického monitoringu

Období přípravy a realizace stavby

157. Dva roky před zahájením stavby vyhloubit hydrogeologické monitorovací vrty do hloubky cca 10 m pod niveletu trasy tunelu.
158. Monitorovací vrty hloubit bezjádrově, profil vrtání 254 mm, profil výstroje PE 140 mm, obsyp kačírek frakce 4/8 mm do úrovně cca 3 m nad ustálenou hladinu, výše zatěsnit jílocementem.

159. Monitorovací hydrogeologické vrty umístit v profilech příčně na tunel při vzdálenosti profilů cca 100 m u hloubeného tunelu.
160. V každém profilu budou celkem 4 monitorovací vrty (2 + 2 na každou stranu od tunelu) ve vzdálenostech 20 a 40 m od krajní stěny hloubeného tunelu.
161. Provést pasportizaci všech studní v zájmovém území – měření hloubky hladiny podzemní vody, hloubky studny, zjištění způsobu využívání.
162. Provádět monitorování úrovně hladiny podzemní vody v monitorovacích hydrogeologických vrtech a v rámci pasportizace zjištěných studní v intervalu 4x ročně.
163. Stanovit základní chemický rozbor (ÚCHR) a vybrané kovy u podzemní vody monitorovacích hydrogeologických vrtů, popř. u určených několika domovních studní v intervalu 1x ročně.
164. Upřesnit agresivitu podzemních vod na stavební konstrukce (standardní součást inženýrsko-geologického průzkumu).
165. Výsledky monitoringu vyhodnotit formou dílčích ročních zpráv s upřesněním rozsahu monitoringu pro další rok.

Období provozu

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

Minimalizace vlivů na flóru, faunu, ÚSES, ekosystémy, krajinný ráz, ZCHÚ

Fauna

169. Provéřit možnost vybudování přechodů (podchodů) pro živočichy a zařízení pro jejich směrování do těchto přechodů. Podchody pro živočichy jsou doporučeny v prostoru mezi biokoridorem Vltavy a PP Bílá skála. Migrační potenciál míst je nutné předem prověřit monitorováním. Při jejich technickém návrhu je nutné respektovat požadavek protipovodňové ochrany území.
170. Součástí uvedených stavebně-technických úprav by rovněž měla být úprava stávajícího podchodu biokoridoru (silniční most) toku Rokytky pod ulicí Čuprova. Jedná se zejména o úpravu břehů koryta Rokytky vložím vodorovných berem 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).
171. Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout a s příslušným orgánem ochrany přírody projednat opatření k ochraně zvláště chráněných i ostatních druhů živočichů.
172. 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

173. Do dalších stupňů projektové dokumentace zpracovat projekty vhodného ozelenění trasy navrhované komunikace tak, aby došlo ke zvýšení druhové rozmanitosti a ke zvýšení prostupnosti území pro živočichy.
174. Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout výsadbu krycí a izolační zeleně.
175. 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.
176. Zvýšenou pozornost věnovat zpětnému ozelenění stavbou zasažených lokalit portálů tunelu pod Bílou skálou.
177. 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.
178. Z pohledu druhů vysazovaných dřevin lze stavbu záměru rozdělit na dva úseky. První úsek je Balabenka až křížení ulic Povltavská a Na Košince. Druhý úsek začíná křížením ulic Povltavská a Na Košince a končí na Pelc-Tyrolce. První úsek lze charakterizovat vysokým zastoupením introdukovaných rostlin. Druhý úsek je charakterizován ruderalizovanými společenstvy a jejich přechodem ke společenstvům ve vrcholových partiích PP Bílá skála. Z těchto důvodů mohou být k ozelenění prvního úseku využity introdukované druhy stromů a keřů s parkovými úpravami, zaměřenými na zvýšení estetického vnímání prostředí, tj. rostliny, keře a stromy zdobné květem, barvou listů či plody; včetně jehličnanů. Jedná se například o druhy *Acer tataricum*, *Acer platanoides*, *Cotoneaster sp.*, *Hippophaë rhamnoides*, *Laburnum anagyroides*, *Populus sp.*, *Prunus avium*, *Quercus rubra*, *Siringa vulgaris*, *Tamarix sp.*, *Tilia cordata*.
179. V druhém úseku je vhodné použít stromy a keře, které jsou v dané lokalitě původní a výsadby projektovat tak, aby přecházely z parkových úprav, přes úpravy poloparkové do porostů PP Bílá skála, která má charakter kyselé bikové doubravy svazu *Genisto germanicae-Quercion*, tj. převládá zde *Quercus pubescens*. Při projektování výsadeb nesmí být použito jehličnatých dřevin. Z dřevin a keřů lze doporučit například: *Alnus glutinosa*, *Betula pendula*, *Cormus mas*, *Populus nigra*, *Populus tremula*, *Prunus mahaleb*, *Prunus spinosa*, *Quercus pubescens*, *Quercus robur*, *Salix alba*, *Salix Capri*, *Salix fragilis*, *Tilia cordata*.
180. Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace provést detailní průzkum výskytu jeřábu dubolistého (*Sorbus quernea*) a jedince kolidující s trasou záměru se ve spolupráci s orgány ochrany přírody pokusit odborně přesadit na jiné vhodné lokality.
181. Minimalizovat zásahy do vzrostlé zeleně, stromy, které by mohly být při výstavbě poškozeny, mechanicky ochránit.
182. Nezbytné kácení, resp. vyřezávání vzrostlé zeleně provádět mimo vegetační období (říjen-březen); mimo vegetační období provádět pokud možno i zemní práce spojené s likvidací stávajícího vegetačního krytu v ekologicky nejhodnotnějších úsecích.
183. Dokončené zemní těleso co nejdříve ozelenit, aby nedošlo k rozšíření ruderálních 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 (Rokytky).

ÚSES, VKP

184. Na základě upřesnění technického řešení stavby v dalších stupních projektové dokumentace navrhnout a s příslušným orgánem projednat opatření k ochraně jednotlivých prvků ÚSES a VKP včetně návrhu jejich potenciálního zlepšení k dosažení jejich cílového stavu:

- Rekonstrukce břehových porostů pravého břehu Vltavy (úsek souběhu s Povltavskou ul.) pro zajištění prostupnosti a plné funkce NRBK Vltava (N4/4). Při volbě vhodných dřevin a keřů musí být přednostně využity původní druhy.
 - Rekultivace dotčeného území ochranného pásma NRBK Vltava (N4/4).
 - Funkční posílení LBK Rokytka I. (L4/255) – úsek křížení s trasou MO č. 0081.
 - provést alespoň místní zásahy pro zvýšení ekologické stability Rokytky (např. v dokumentaci zmiňovanou úpravu koryta)
185. 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 NRBK Vltava. Po dokončení realizace záměru, je vhodné aby byla stavba zakryta vhodnou doprovodnou zelení (břehová a popínavá vegetace), a tak 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 realizace obchvatové varianty musí rovněž být revitalizace stávající zeleně a její poloparkové a parkové úpravy.

Ekosystémy, krajinný ráz

186. Z hlediska ochrany přírody a krajiny (především krajinného rázu a prvků ÚSES) 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 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.
187. Za účelem snížení dělícího účinku komunikace v urbanizované krajině jsou navrženy nové nebo rekonstruované objekty mostů (nadjezdy a podjezdy), lávek a podchodů pro pěší, průchody pro živočichy (podchody, propustky).
188. V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout takové ozelenění a kompenzační výsadby, aby odpovídaly cílovému stavu vegetace, jak je navrhováno v systému zeleně hl. m. Prahy.
189. Z hlediska krajinného rázu je nezbytné v maximální míře respektovat 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.

ZCHÚ

190. Plošné omezení území PP Bílá skála (varianta 1) je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 36 zákona č. 460/2004 o ochraně přírody a krajiny. V případě realizace této varianty uděluje výjimku svým rozhodnutím vláda ČR, prostřednictvím MŽP ČR v případě, že veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody viz § 43 zákona č. 460/2004 Sb.
191. Plošné omezení ochranného pásma PP Bílá skála (varianta 2/2-O) je v rozporu se statutem ochrany tohoto území dle § 37 zákona č. 460/2004 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Ke stavební činnosti je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody, tj. odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy.
192. Jako kompenzaci ekologické újmy vzniklé zábořem ochranného pásma PP Bílá Skála (ať již ve variantě 1 či 2/2-O), požaduje ČIŽP přijmout opatření navržená zpracovatelem Biologického průzkumu (samostatná příloha H.10 Dokumentace EIA).

193. Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou výrazně hodnotnější všechny tunelové varianty, které nezasáhnou PP Bílá skála, nebo jen nevýznamně. Obě varianty s patrovým vedením se kromě zásahu do PP navíc výrazně negativně krajinářsky uplatní v pohledech od řeky Vltavy, což je nežádoucí. Proto je nutné nalézt bezkolizní řešení pro vybudování požární šachty z nového tunelu na svazích Bílé skály ve vztahu k předmětu ochrany této PP.
194. V navazujících stupních projektové dokumentace doplnit v posuzované Dokumentaci chybějící vizualizaci navrženého výduchu v prostoru ulice Bulovka.
195. V případě realizace varianty 2/2-O bude nezbytné vybudovat odvětrávací systém tunelu (bodový zdroj znečištění ovzduší). Toto odvětrání nesmí zasáhnout do vrcholových partií PP Bílá skála, kde jsou zachována nejhodnotnější společenstva rostlin.

Kompenzační opatření

Kácení dřevin

196. Návrh na kompenzaci za kácení dřevin v podobě náhradní výsadby dle § 9 zákona č. 114/1992 Sb. stanoví na základě vybrané varianty (s upřesněnou plochou kácení) v DÚR svým rozhodnutím odbor životního prostředí MČ Praha 8 a 9 (viz stanovisko v příloze č. H.7 Dokumentace EIA). Učiní tak časově aktuálně ve vztahu k existujícím potřebám příslušné městské části a k upřesněnému termínu připravované stavby.

Výkup pozemků a objektů, demolice objektů

197. Výkup pozemků v rámci dokumentace DÚR navrženého trvalého záboru navrhovanou stavbou bude vyčíslen ve výkupovém elaborátu stavby a jejich odkoupení projednáno v rámci stavebního řízení. V rámci stavebního řízení bude nutné provést vykoupení stavebních objektů určených k demolici. Jejich cena bude stanovena 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.
198. Z hlediska vlivu na hmotný majetek předpokládá navržené technické řešení demolici vybraných stavebních objektů kolidujících prostorově s konstrukcí MO 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 nezbytné finančně vyjádřit v DÚR při stanovení finanční náhrady majitelům pozemků a nemovitostí na základě znaleckého posudku.
199. Ověřit možnost zachování objektu č. parc. 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

200. Na stavbě bude nezbytné zajistit obvyklý záchranný archeologický výzkum podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. 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, je třeba dohodnout mezi stavebníkem a oprávněnou organizací v dostatečném časovém předstihu. Je třeba 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

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

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. 2 stavby MO č. 0081. Výsledkem je doporučená varianta č. 2-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 ÚP a zároveň v souladu se Strategickým plánem hl. m. Prahy. Pro naplnění reálnosti uvedených předpokladů zapracovaných do Dokumentace EIA souboru staveb MO a LS je důležité schválení navrhovaných opatření usnesením Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010.

Územní rozhodnutí pro stavby MO č. 0081, MO č. 0094 a LS č. 8313 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

202. V rámci navrženého řešení vedení souboru staveb MO+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 Libeňské spojky 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 obydlým 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 č. 8313). 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

203. 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

204. Návrh se zabývá PHC 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

205. 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 záchytu prachových částic (třítázový porost o šířce 5-10 m).

Nucené odvětrání tunelů

206. 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 tunelech SOKP. Tato opatření mají vysoký vliv na snížení množství zplodin v okolí portálů tunelů.

Čištění povrchu vozovky

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

Emisní zóny

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

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

Plošná regulace automobilové dopravy

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

- 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;
- ztraktivnění SOKP oproti komunikacím uvnitř města (zrušení poplatku na SOKP, nebo jeho snížení oproti ostatním komunikacím města, resp. nastavení poplatků na MO a SOKP s dopadem na přesun tranzitní dopravy na SOKP);
- regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitřní 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);
- zřízení oblastí s dopravním omezením pro vozidla, která nesplňují emisní normy EURO 3 a 4.

Řízení rychlosti a skladby vozidel

210. 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.

Jiná opatření

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

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

- 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.

- 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 (místa 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 exhalací poměry v oblasti ještě zhoršuje.
- 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 překročením 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.
- 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 mimoúrovňové křižovatky 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.
- 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.
- 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 Kobyliš, Libně, Dáblic, Proseka a Letňan.

Problematika řešení protihlukových opatření ulice V Holešovičkách

- 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.
- 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.

- V současnosti nejsou známy hodnoty intenzity budoucí zbytkové dopravy v ul. 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.
- 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.

- „Harmonogram pro odstraňování staré hlukové zátěže z automobilové dopravy na území hl. m. Prahy“ z dubna 2005.
- „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 MHD, podchody, umístění zástavby ve svahu).
- 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 ÚP. Ze stejných důvodů, tedy doposud neschválení a pozitivního vlivu na životní prostředí ve vztahu k posuzovanému souboru staveb MO + LS tak jako nová Severní radiála není do posouzení uvažována. Stavba tunelu Holešovičky nemá vliv na technické řešení navrženého souboru staveb MO + LS a z hlediska přínosu pro řešení hlukové situace a znečištění ovzduší v území by měla být jednoznačným přínosem.
- 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.

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

- Vysočanská radiála v úseku Kbelská-Balabenka je dle ÚPn uvažována v horizontu výhledů, tedy nejdříve po roce 2010. Úsek Vysočanské radiály (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.
- Cílem vytvoření Vysočanské radiály 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.
- Vysočanská radiála v úseku Kbelská-Balabenka začíná v prostoru budované mimoúrovňové křižovatky Kbelská, pokračuje povrchově svahem pod Klíčovem směrem k Vysočanskému nádraží, kde je mimoúrovňová křižovatka 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 Městský okruh 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 mimoúrovňovými křižovatkami.

- Navržené řešení VR v úseku Kbelská-Balabenka je předmětem kritiky jak veřejnosti a MČ 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 Městskému okruhu a Libeňské spojce. Jejich výsledné řešení je totiž vázáno způsobem a místem jejich napojení na VR.
- V současné době je na požadavek ÚRM MHMP prováděna ověřovací studie vedení VR v nové stopě. Výsledné řešení ještě není odsouhlasené. Nové vedení v daleko větší míře využívá tunelových úseků, a to nejen v oblasti mezi Vysočanskou ulicí a Balabenkou, ale rovněž i mezi Vysočanskou a Kbelskou ulicí. Trasa bude vysunuta částečně severněji, pod svah z Proseka do převážně ražené tunelové varianty s možností napojení trasy na Vysočanskou ulici a případně na ulici Ke Klíčovu a Čakovickou.

Problematika zakrytí povrchového úseku MO st. č. 0079 mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků

- Tato stavba je uvažována v konceptu nového územního plánu jako budoucí – výhledová investice pro zlepšení životního prostředí v úseku Městského okruhu, který je v současnosti realizován. V platném ÚP 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 územnímu plánu není tato stavba uvažována v předkládaném posouzení MO a LS.

Dopravní dostupnost do ulice Klihařské pro zde se nacházející rodinné domy

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

Dopravní dostupnost výrobních a skladových objektů v Čuprově ul. v patě svahu lokality Labuťka

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

Požadavky Komise RHMP pro cyklistickou dopravu

- 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).

- 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.
- Před vlastním vypracováním dalšího stupně přípravné dokumentace (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 Olšínách, 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.

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno a příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

PŘÍLOHY

PROTOKOL O ZKOUŠCE č. 1107085VP

(Zjištění hladiny akustického tlaku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb v Praze – Libni v souvislosti s výstavbou městského okruhu: stavby č. 0081, 0094; Libeňská spojka: stavba č. 8313 – pro Posudek dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.)



MISTROVSKÁ 4 • 108 00 • PRAHA 10
TELEFON: 274784927-29, 274772002, 602 375 858
FAX: 274772002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz
IČ: 63981378 • DIČ: CZ63981378

ZKUŠEBNÍ LABORATOŘ EKOLA group

Laboratoř akreditovaná ČIA k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti
registrovaná pod č. 1329

PROTOKOL O ZKOUŠCE č. 1107085VP

Akce:

Městský okruh: stavby č. 0081, 0094; Libeňská spojka: stavba č. 8313
- Posudek dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

Objednatel:

Ministerstvo životního prostředí, Školní 5335, 403 01 Chomutov

Číslo zakázky:

08.0403-04

Měřil:

Ing. Ondřej Dobisík, Ing. Petr Hrubý

Protokol vypracoval:

Tomáš Křenek

Počet stránek protokolu: 16



L 1329

Schválil dne 25. 7. 2011



RNDr. Libuše Bartošová,
zástupce vedoucího zkušební laboratoře

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04
Protokol č. 1106078VP

Předmět měření: Hluk v mimopracovním prostředí.

Účel měření: Zjištění hladiny akustického tlaku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb v Praze – Libni v souvislosti s výstavbou městského okruhu: stavby č. 0081, 0094; Libeňská spojka: stavba č. 8313 - Posudek dle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Popis situace: Lokalita, kde bylo provedeno měření hluku ze silniční dopravy, se nachází na Praze 8 - Libni v blízkosti řeky Vltavy. V této lokalitě je situován významný dopravní uzel komunikací V Holešovičkách a Povltavská. Okolní zástavbu tvoří nahodile rozmístěné obytné domy a několik administrativních budov. Komunikace V Holešovičkách je součástí hlavního dopravního průtahu mezi severní a jižní částí města.

Místo měření M1 bylo zvoleno na budově studentské kolejí 17. listopadu. Místo je vzdáleno cca 220 m od okraje komunikace V Holešovičkách. Tato komunikace je obousměrná, má tři jízdní pruhy a celkovou šířku 26 m. Jízdní směry jsou rozděleny dvojím svodidlem po celé délce komunikace. Podélný sklon komunikace je před tímto místem měření téměř nulový. V dosahu místa měření M1 je dále obousměrná komunikace Povltavská o dvou jízdních pruzích a celkové šířce 20 m. Rozdělena je travnatým pásem o šířce 3 m.

Místa měření M2 a M3 byla zvolena v 7. NP před severní a jižní stěnou budovy. Na jižní straně vede obousměrná komunikace Povltavská o dvou jízdních pruzích, rozdělena travnatým pásem, s celkovou šíří 20 m a sklonem 0 %. V dosahu obou míst vede obousměrná komunikace V Holešovičkách o třech jízdních pruzích s celkovou šíří 26 m. Z obou stran komunikace jsou umístěny z větší části skladové prostory a několik parkovišť, které jsou situovány v zatravněných plochách.

V obou sledovaných oblastech bylo v místech měření provedeno synchronní 24 hodinové měření v denní a noční době.

Obr. č. 1: Schéma míst měření – komunikace V Holešovičkách zvýrazněna červenou barvou, Povltavská žlutou, místa měření vyznačeny kruhy



Zdroj: <http://www.maps.google.cz>

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 Zakázka č. 08.0403-04
 Tel. 274 77 2002 Protokol č. 1106078VP

Zdroje hluku:

Hluk ze silniční dopravy.
 Charakter hluku: proměnný.

M1 – 2 m před fasádou obytného domu Pátkova 2135/1, Praha - Libeň
 viz obr. č. 2 před oknem v 8. NP, ve výšce 23,2 m nad úrovní terénu.
 Vzdálenost místa měření od okraje komunikace V Holešovičkách je cca 220 m.

M2 – 2 m před fasádou budovy Matematicko-fyzikální fakulty
 V Holešovičkách 747/2, Praha – Libeň, viz obr. č. 4 před oknem v 7. NP,
 ve výšce 22,5 m nad úrovní terénu. Vzdálenost místa měření od okraje
 komunikace V Holešovičkách je cca 160 m.

M3 – 2 m před fasádou budovy Matematicko-fyzikální fakulty
 V Holešovičkách 747/2, Praha – Libeň, viz obr. č. 5 před oknem v 7. NP,
 ve výšce 22,5 m nad úrovní terénu. Vzdálenost místa měření od okraje
 komunikace V Holešovičkách je cca 100 m.

Možnost použití korekce 3 dB na dopadající zvuk dle ČSN ISO 1996-2,
 příloha B, odstavec B. 3,

MM č.	d [m]	b [m]	c [m]	Rovinnost	Zdroj hluku	α [°]	a' [m]	d' [m]	Podmínky pro +3dB splněny pro hladinu	
									L_A	L_T
M1	2,0	4,5 Ne	23,2 Ano	Ano	Komunikace V Holešovičkách, Povltavská	1)	1)	1)	NE	není předmětem měření
M2	2,0	7,0 Ne	22,5 Ano	Ano		1)	1)	1)	NE	není předmětem měření
M3	2,0	7,0 Ne	22,5 Ano	Ano		1)	1)	1)	NE	není předmětem měření

1) vzhledem k nesplnění podmínky horizontální vzdálenosti, již nebyly další
 parametry dané ČSN ISO 1996-2:2009 zjišťovány

Použité veličiny a zkratky:

d [m] kolmá vzdálenost mikrofonu od odrazivé plochy (např. od fasády)

b [m] horizontální vzdálenost od průmětu místa měření M do bodu O k nejbližšímu okraji odrazivého
 povrchu, $b \geq 4d$ (viz obr. B. 2, ČSN ISO 1996-2:2009)

c [m] vertikální vzdálenost od průmětu místa měření M do bodu O k nejbližšímu okraji odrazivého
 povrchu, $c \geq 2d$ (viz obrázek B. 2, ČSN ISO 1996-2:2009)

rovinnost - mezní úchytky rovinné odrazivé plochy $\leq \pm 0,3$ m (např. různé výčelnky fasády, římsy, odskoky
 apod.)

α [°] zorný úhel zdroje z MM

a [m] vzdálenost zdroje ve směru dělicí čáry zorného úhlu

d' [m] průmět vzdálenosti d do směru a'

L_A celková hladina akustického tlaku A

L_T hladina akustického tlaku v třetiooktávových resp. oktávových pásmech

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

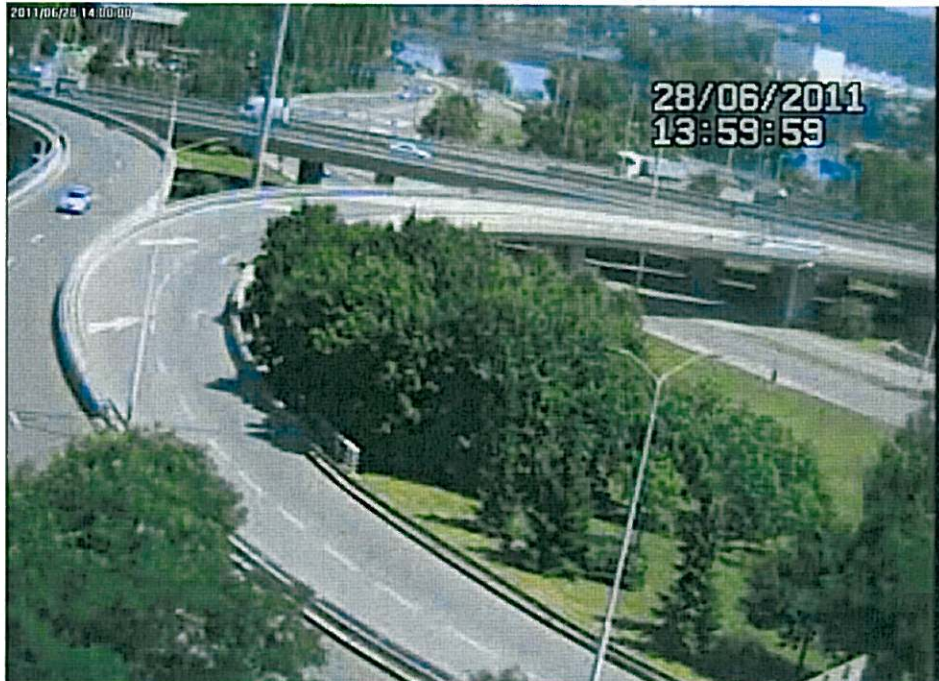
Místa měření:

Obr. č. 2: Pohled na obytný dům Pátkova 2135/1 – Koleč 17. listopadu, Praha 8 – místo měření M1



Zdroj: <http://www.maps.google.cz>

Obr. č. 3: Pohled z místa měření M1 na komunikaci V Holešovičkách



Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

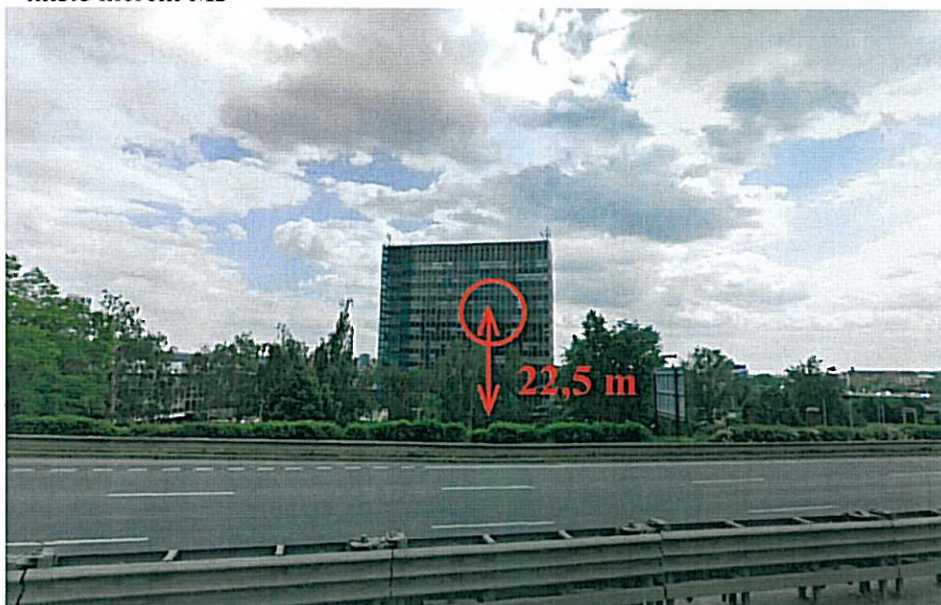
Protokol č. 1106078VP

Obr. č. 4: Pohled na dům v ulici V Holešovičkách 747/2, Praha 8
– místo měření M2



Zdroj: <http://www.maps.google.cz>

Obr. č. 5: Pohled na dům v ulici V Holešovičkách 747/2, Praha 8
– místo měření M3



Zdroj: <http://www.maps.google.cz>

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

Metodika měření: SOP 1 (ČSN ISO 1996-1,2 Popis a měření hluku prostředí, Metodický návod Mzdr. HEM-300-11.12.01.34065 Měření hluku v mimopracovním prostředí, měření hluku ve stavbách pro bydlení, ve stavbách občanského vybavení a ve venkovním prostředí).

Metodika měření hluku silniční dopravy. Příloha Zpravodaje MŽP č. 3, březen 1996.

Postup měření:

Měření bylo provedeno v časové doméně s rozlišením 1 s, aby v rámci postprocessingu mohly být eliminovány rušivé zvukové události (např. průjezd vozů IZS), které nesouvisely se sledovaným zdrojem hluku.

Interval odečtu byl 1 h, celková doba měření 24 h.

Určení hladiny akustického tlaku pozadí:

Hladina akustického tlaku A pozadí nebyla pro posuzovaný zdroj „hluk ze silniční dopravy“ z technických důvodů určena.

Podmínky měření:

Datum a čas měření:	28. 6. 2011, 00.00 - 00.00 h.
Ostatní podmínky:	Meteorologické údaje v době měření: Teplota vzduchu: 11 až 25 °C Relativní vlhkost: 40 až 93% Atmosférický tlak: 982 až 993 hPa Rychlost větru: do 2 m/s
Orientace mikrofону:	Svisle. Použitý mikrofón má kulovou směrovou charakteristiku. Byla použita venkovní sonda Nor1212.
Výška mikrofону:	Viz místa měření.
Údaje o nejistotě měření:	Celková rozšířená nejistota $U_{AB} = \pm 2$ dB (Nejistota měření stanovena dle interního postupu IP_01/09 v souladu s Metodickým návodem Mzdr. HEM-300-11.12.01.34065)

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

Použité přístroje:

- C-4** Akustický kalibrátor Norsonic typ 1251, sériové číslo 19797
Měřidlo splňuje požadavky ČSN EN 60942
Kalibrační list č. 8012-KL-10107-11 platný do 22. 3. 2013
- A-15** Analyzátor hladin zvuku Norsonic typ Nor140, sériové číslo 1402908
Měřidlo třídy 1 dle ČSN EN 61672-1 až 3
Ověřovací list č. 6035-OL-Z0065-10 platný do 19. 9. 2012
- M-A15** Mikrofon pro volné pole Norsonic typ 1225, sériové číslo 79605
Ověřovací list č. 6035-OL-M0073-10 platný do 9. 9. 2012
Mikrofonní kabel 10 m Nor-1408/10
Venkovní sonda Nor-1212
- A-18** Analyzátor hladin zvuku Norsonic typ Nor140, sériové číslo 1403458
Měřidlo třídy 1 dle ČSN EN 61672-1 až 3
Ověřovací list č. 6035-OL-Z0004-11 platný do 27. 1. 2013
- M-A18a** Mikrofon pro volné pole Norsonic typ 1225, sériové číslo 52228
Ověřovací list č. 6035-OL-M0008-11 platný do 18. 1. 2013
Mikrofonní kabel 10 m Nor-1408/10
Venkovní sonda Nor-1212
- A-20** Analyzátor hladin zvuku Norsonic typ Nor140, sériové číslo 1403511
Měřidlo třídy 1 dle ČSN EN 61672-1 až 3
Ověřovací list č. 6035-OL-Z0005-11 platný do 30. 1. 2013
- M-A20** Mikrofon pro volné pole Norsonic typ 1225, sériové číslo 98481
Ověřovací list č. 6035-OL-M0009-11 platný do 20. 1. 2013
Mikrofonní kabel 10 m Nor-1408/10
Venkovní sonda Nor-1212
- Me-9** Meteorologická stanice Reinhardt MWS 4M, sériové číslo 1016226
Kalibrační list teploměru č. TPM - 110459 platný do 31. 5. 2016
Kalibrační list vlhkoměru č. VLM - 11103 platný do 19. 3. 2016
Kalibrační list anemometru č. ANM - 11096 platný do 4. 5. 2016
Kalibrační list tlakoměru č. TLK - 11054 platný do 15. 5. 2016
- Mr-1** Svinovací metr ocelový Stanley typ 5m Tylon, sériové číslo 30-697
Kalibrační list č. 11750/09 s platností bez omezení

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04
 Protokol č. 1106078VP

Výsledky měření:

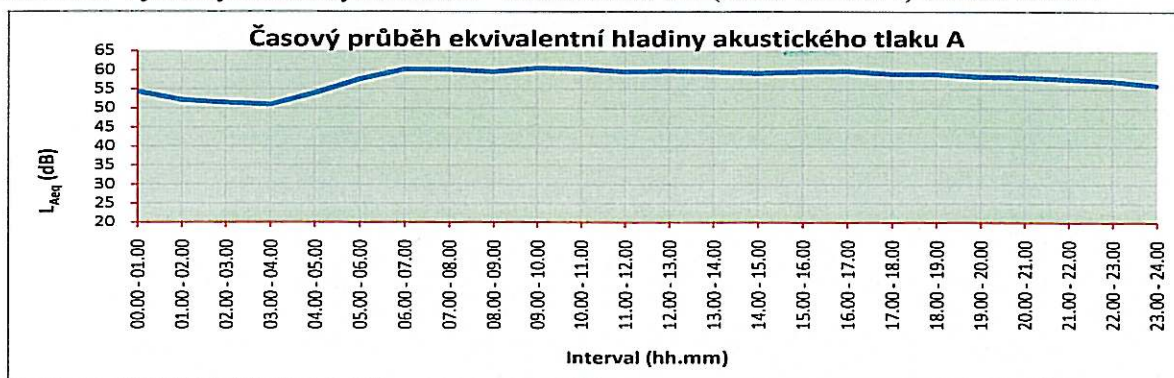
Tabulka č. 1 Naměřené hodnoty – místo měření M1(Pátkova 2135/1) dne 28. 6. 2011

Interval měření [hh.mm-hh.mm]	Hladiny akustického tlaku A [dB]					
	$L_{Aeq,1h}$	L_{A1}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A99}
00.00 - 01.00	54,3	59,6	56,9	53,5	50,4	48,5
01.00 - 02.00	52,1	60,6	54,7	50,5	46,6	44,0
02.00 - 03.00	51,4	58,8	54,2	50,1	46,0	44,1
03.00 - 04.00	50,9	57,1	54,0	49,5	45,5	42,7
04.00 - 05.00	53,9	60,9	56,3	52,7	49,4	47,3
05.00 - 06.00	57,5	64,5	60,1	56,4	52,7	50,5
06.00 - 07.00	60,1	65,6	62,1	59,4	57,2	55,3
07.00 - 08.00	60,1	66,7	62,1	59,2	56,9	55,3
08.00 - 09.00	59,6	64,9	61,5	58,8	56,6	55,2
09.00 - 10.00	60,5	65,7	62,4	59,8	57,7	55,6
10.00 - 11.00	60,3	65,6	62,5	59,4	57,2	55,3
11.00 - 12.00	59,6	66,2	61,6	58,8	56,4	54,5
12.00 - 13.00	59,8	65,8	62,2	58,9	56,5	54,4
13.00 - 14.00	59,5	64,9	61,6	58,8	56,3	54,0
14.00 - 15.00	59,2	64,7	61,3	58,7	56,3	54,0
15.00 - 16.00	59,5	64,7	61,4	58,9	56,5	54,7
16.00 - 17.00	59,7	66,6	61,6	58,8	56,2	54,2
17.00 - 18.00	59,0	64,0	60,7	58,5	56,1	53,8
18.00 - 19.00	59,0	63,3	60,6	58,5	56,4	54,6
19.00 - 20.00	58,3	63,6	60,2	57,7	55,5	53,7
20.00 - 21.00	58,1	63,1	59,9	57,3	55,0	53,4
21.00 - 22.00	57,6	63,7	59,6	56,7	54,5	52,8
22.00 - 23.00	57,1	62,0	58,8	55,9	53,8	52,3
23.00 - 24.00	56,0	62,3	58,0	55,4	52,9	51,2

Tabulka č. 2: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní a noční době na místě M1

Interval měření [hh.mm]	$L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	59,4
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	54,8

Graf č. 1: Výsledky naměřených hodnot – místo měření M1 (Pátkova 2135/1) dne 28. 6. 2011



Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 Zakázka č. 08.0403-04
 Tel. 274 77 2002 Protokol č. 1106078VP

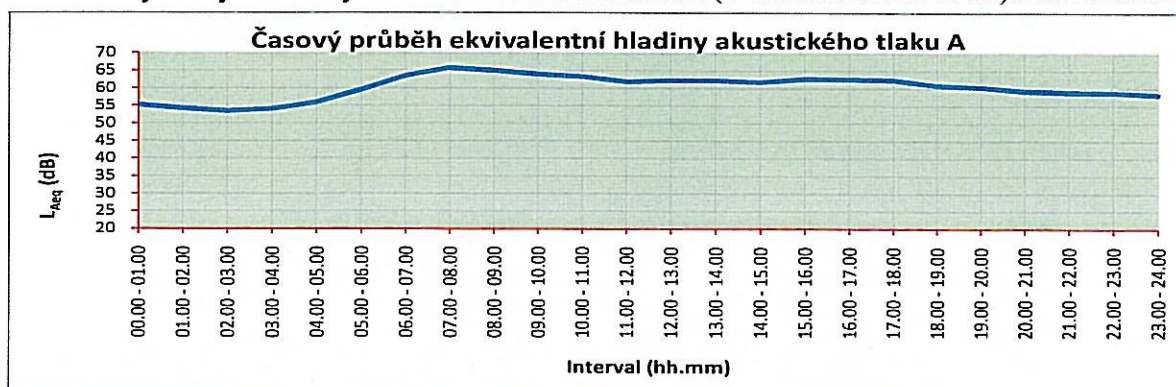
Tabulka č. 3 Naměřené hodnoty – místo měření M2 (V Holešovičkách 747/2) dne 28. 6. 2011

Interval měření [hh.mm-hh.mm]	Hladiny akustického tlaku A [dB]					
	$L_{Aeq,1h}$	L_{A1}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A99}
00.00 - 01.00	55,2	62,1	58,4	53,8	49,1	46,2
01.00 - 02.00	54,1	62,6	57,4	51,8	46,3	44,1
02.00 - 03.00	53,4	61,1	56,8	51,3	46,3	43,9
03.00 - 04.00	54,0	62,8	57,0	51,7	46,0	44,0
04.00 - 05.00	55,9	63,3	59,1	54,3	49,7	46,7
05.00 - 06.00	59,5	68,2	62,1	57,8	53,4	48,9
06.00 - 07.00	63,4	70,6	65,9	62,1	58,9	56,3
07.00 - 08.00	65,7	70,8	68,7	64,5	61,7	59,1
08.00 - 09.00	65,0	71,0	67,4	64,0	61,1	58,6
09.00 - 10.00	63,9	69,8	66,0	63,2	60,4	58,9
10.00 - 11.00	63,3	68,9	65,8	62,4	59,5	57,0
11.00 - 12.00	61,8	67,3	63,8	61,1	58,4	55,7
12.00 - 13.00	62,2	69,6	64,4	61,1	58,1	55,5
13.00 - 14.00	62,2	69,0	64,3	61,3	58,7	56,7
14.00 - 15.00	61,7	67,1	64,0	61,0	58,7	57,1
15.00 - 16.00	62,7	69,5	64,3	61,9	59,8	58,0
16.00 - 17.00	62,5	69,3	64,4	61,5	59,3	57,5
17.00 - 18.00	62,3	68,0	64,0	61,3	59,0	56,5
18.00 - 19.00	60,8	64,9	62,8	60,4	58,1	55,9
19.00 - 20.00	60,3	65,4	62,4	59,6	56,9	54,0
20.00 - 21.00	59,3	64,3	61,6	58,7	55,8	52,7
21.00 - 22.00	58,9	64,8	61,3	58,0	54,9	52,6
22.00 - 23.00	58,8	65,8	60,6	57,4	53,8	51,2
23.00 - 24.00	58,2	64,0	60,6	57,4	54,1	51,6

Tabulka č. 4: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní a noční době na místě M2

Interval měření [hh.mm]	$L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	62,6
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	56,7

Graf č. 2: Výsledky naměřených hodnot – místo měření M2 (V Holešovičkách 747/2) dne 28. 6.2011



Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

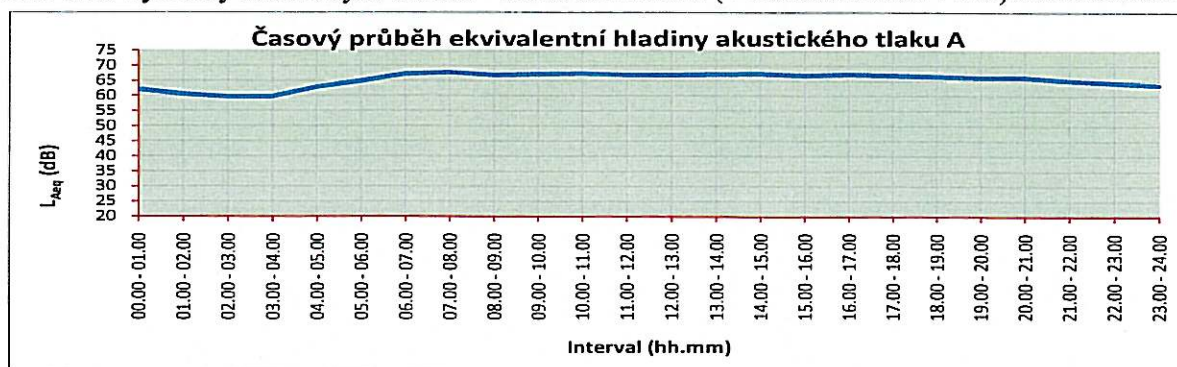
Tabulka č. 5 Naměřené hodnoty – místo měření M3 (V Holešovičkách 747/2) dne 28. 6. 2011

Interval měření [hh.mm-hh.mm]	Hladiny akustického tlaku A [dB]					
	$L_{Aeq,1h}$	L_{A1}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A99}
00.00 - 01.00	62,1	67,9	65,0	61,3	56,4	53,5
01.00 - 02.00	60,5	68,0	63,9	58,5	51,9	43,8
02.00 - 03.00	59,6	68,3	63,1	57,6	49,2	43,5
03.00 - 04.00	59,7	66,9	63,1	57,8	52,0	44,2
04.00 - 05.00	62,8	68,1	65,6	62,0	57,7	54,6
05.00 - 06.00	64,9	69,3	67,3	64,5	60,7	56,0
06.00 - 07.00	67,2	71,9	69,1	66,9	64,2	61,6
07.00 - 08.00	67,7	72,2	68,8	66,8	64,1	61,5
08.00 - 09.00	66,8	70,6	68,9	66,4	63,8	61,8
09.00 - 10.00	67,1	70,7	68,9	66,9	64,7	63,2
10.00 - 11.00	67,4	72,2	69,1	67,0	64,7	62,6
11.00 - 12.00	67,0	71,1	68,8	66,6	64,2	61,9
12.00 - 13.00	66,9	70,8	68,8	66,7	64,3	62,3
13.00 - 14.00	67,1	70,7	68,8	66,7	64,4	62,1
14.00 - 15.00	67,2	70,5	68,7	66,6	64,4	62,7
15.00 - 16.00	66,7	70,7	68,3	66,3	64,0	62,2
16.00 - 17.00	67,1	72,6	68,2	66,5	64,7	63,1
17.00 - 18.00	66,8	71,1	68,2	66,5	64,7	63,2
18.00 - 19.00	66,4	70,9	67,9	66,1	63,9	61,9
19.00 - 20.00	66,0	71,5	67,8	65,5	63,1	61,1
20.00 - 21.00	66,1	72,0	68,0	65,4	62,2	59,6
21.00 - 22.00	65,0	69,0	67,3	64,6	61,4	59,2
22.00 - 23.00	64,4	69,6	66,6	63,7	60,7	57,9
23.00 - 24.00	63,6	69,4	66,3	62,8	58,9	55,3

Tabulka č. 6: Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní a noční době na místě M3

Interval měření [hh.mm]	$L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	66,8
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	62,6

Graf č. 3: Výsledky naměřených hodnot – místo měření M3 (V Holešovičkách 747/2) dne 28. 6.2011



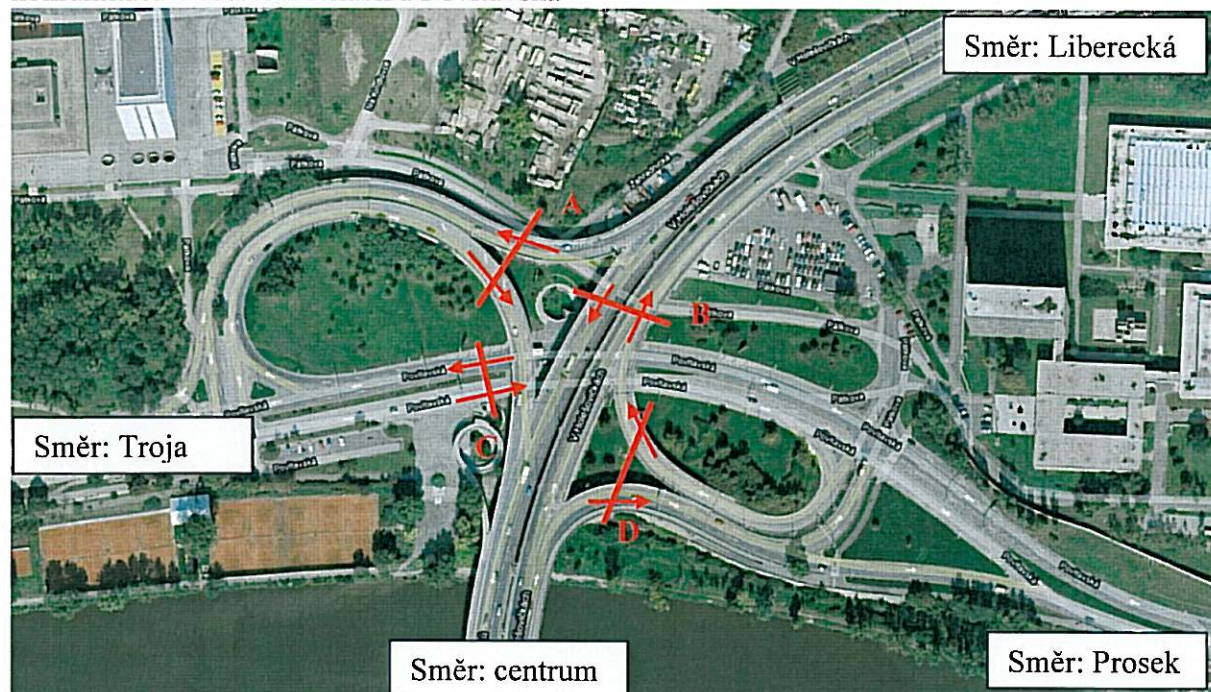
Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

Obr. č. 6: Situace umístění profilů pro sčítání intenzity dopravního proudu u křížení komunikací V Holešovičkách a Povltavská



Tabulka č. 7 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách – (Profil A)
 dne 28. 6. 2011

Komunikace V Holešovičkách - profil A												
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Sjezd				Nájezd				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
00.00 - 01.00	10	2	0	0	76	2	0	2	86	4	0	2
01.00 - 02.00	2	1	0	0	25	3	0	0	27	4	0	0
02.00 - 03.00	2	1	0	1	40	1	0	0	42	2	0	1
03.00 - 04.00	0	4	0	0	28	3	0	0	28	7	0	0
04.00 - 05.00	6	3	0	0	45	8	1	1	51	11	1	1
05.00 - 06.00	22	1	1	0	160	13	8	3	182	14	9	3
06.00 - 07.00	46	6	0	0	596	39	14	8	642	45	14	8
07.00 - 08.00	49	6	0	0	873	45	3	12	922	51	3	12
08.00 - 09.00	70	18	2	3	800	51	7	15	870	69	9	18
09.00 - 10.00	73	16	1	1	751	53	9	22	824	69	10	23
10.00 - 11.00	82	18	1	2	662	46	7	23	744	64	8	25
11.00 - 12.00	71	12	0	0	563	41	3	15	634	53	3	15
12.00 - 13.00	69	10	0	0	574	57	2	15	643	67	2	15
13.00 - 14.00	67	14	0	1	581	37	0	18	648	51	0	19
14.00 - 15.00	55	9	0	1	621	42	0	16	676	51	0	17
15.00 - 16.00	65	9	0	1	763	23	3	14	828	32	3	15
16.00 - 17.00	55	5	0	0	649	20	0	15	704	25	0	15
17.00 - 18.00	62	3	0	0	633	11	0	16	695	14	0	16
18.00 - 19.00	59	1	0	0	543	11	0	17	602	12	0	17
19.00 - 20.00	32	1	0	1	455	4	0	15	487	5	0	16
20.00 - 21.00	35	0	0	0	323	5	1	8	358	5	1	8
21.00 - 22.00	20	0	0	0	281	4	1	4	301	4	1	4
22.00 - 23.00	11	1	0	0	210	1	1	3	221	2	1	3
23.00 - 24.00	20	0	0	0	216	6	0	3	236	6	0	3

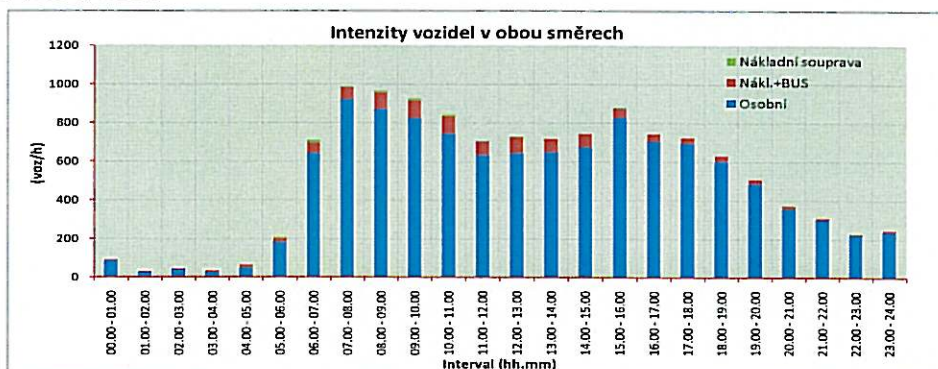
Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04
 Protokol č. 1106078VP

Komunikace V Holešovičkách - profil A												
Interval měření [hh.mm- hh.mm]	Sjezd				Nájezd				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	910	128	4	10	9668	489	50	233	10578	617	54	243
22.00 - 06.00	73	13	1	1	800	37	10	12	873	50	11	13
00.00 - 24.00	983	141	5	11	10 468	526	60	245	11 451	667	65	256

Graf č. 4 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách – (Profil A)
 dne 28. 6. 2011



Tabulka č. 8 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách (Profil B)
 dne 28. 6. 2011

Komunikace V Holešovičkách - profil B												
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Směr: Liberecká				Směr: centrum				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
00.00 - 01.00	461	3	1	9	262	8	0	6	723	11	1	15
01.00 - 02.00	242	7	1	3	130	2	0	5	372	9	1	8
02.00 - 03.00	157	6	0	4	109	9	0	4	266	15	0	8
03.00 - 04.00	121	9	0	6	128	11	1	3	249	20	1	9
04.00 - 05.00	194	18	3	5	208	20	4	4	402	38	7	9
05.00 - 06.00	383	24	0	8	848	67	5	15	1231	91	5	23
06.00 - 07.00	1187	59	3	25	2719	100	2	35	3906	159	5	60
07.00 - 08.00	1883	67	8	32	3031	74	5	42	4914	141	13	74
08.00 - 09.00	1936	103	8	40	2835	79	11	43	4771	182	19	83
09.00 - 10.00	2024	98	3	35	2190	56	8	26	4214	154	11	61
10.00 - 11.00	2313	106	10	25	1919	73	4	26	4232	179	14	51
11.00 - 12.00	2273	108	4	18	1788	58	10	22	4061	166	14	40
12.00 - 13.00	1924	67	14	21	1827	48	8	17	3751	115	22	38
13.00 - 14.00	2166	90	5	22	1602	66	8	23	3768	156	13	45
14.00 - 15.00	2497	89	12	32	1596	74	5	25	4093	163	17	57
15.00 - 16.00	2669	51	6	23	1699	44	6	30	4368	95	12	53
16.00 - 17.00	3256	67	3	37	1652	45	7	26	4908	112	10	63
17.00 - 18.00	3193	49	2	33	1667	31	0	28	4860	80	2	61
18.00 - 19.00	2657	42	3	31	1618	24	1	37	4275	66	4	68
19.00 - 20.00	2189	29	1	22	1365	13	1	25	3554	42	2	47
20.00 - 21.00	1769	13	1	23	1132	9	0	20	2901	22	1	43
21.00 - 22.00	1232	8	1	12	915	3	2	11	2147	11	3	23
22.00 - 23.00	1051	10	1	11	733	7	0	9	1784	17	1	20
23.00 - 24.00	753	7	0	9	403	2	3	6	1156	9	3	15

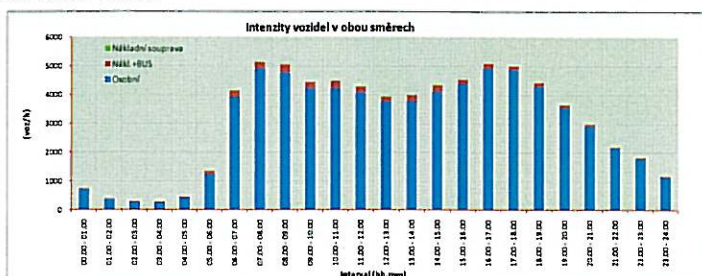
Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04
 Protokol č. 1106078VP

Komunikace V Holešovičkách - profil B												
Interval měření [hh.mm- hh.mm]	Směr: Liberecká				Směr: centrum				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	35168	1046	84	431	29555	797	78	436	64723	1843	162	867
22.00 - 06.00	3362	84	6	55	2821	126	13	52	6183	210	19	107
00.00 - 24.00	38 530	1 130	90	486	32 376	923	91	488	70 906	2 053	181	974

Graf č. 5 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách (Profil B) dne 28. 6. 2011



Tabulka č. 9 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci Povltavská (Profil C) dne 28. 6. 2011

Komunikace Povltavská - profil C												
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Směr: Troja				Směr: Prosek				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
00.00 - 01.00	106	5	0	2	21	3	0	2	127	8	0	4
01.00 - 02.00	46	5	0	0	4	3	0	0	50	8	0	0
02.00 - 03.00	50	4	0	0	2	1	0	0	52	5	0	0
03.00 - 04.00	29	3	0	0	5	4	0	1	34	7	0	1
04.00 - 05.00	33	9	0	2	9	6	0	0	42	15	0	2
05.00 - 06.00	160	28	1	5	33	2	0	0	193	30	1	5
06.00 - 07.00	486	37	4	8	191	3	1	0	677	40	5	8
07.00 - 08.00	799	49	3	11	330	10	0	0	1129	59	3	11
08.00 - 09.00	753	52	5	16	329	17	1	1	1082	69	6	17
09.00 - 10.00	843	52	2	31	168	26	0	1	1011	78	2	32
10.00 - 11.00	859	61	3	28	159	28	0	4	1018	89	3	32
11.00 - 12.00	716	40	1	13	128	20	0	0	844	60	1	13
12.00 - 13.00	693	58	0	16	132	15	0	0	825	73	0	16
13.00 - 14.00	741	44	0	15	151	20	0	2	892	64	0	17
14.00 - 15.00	765	36	0	17	182	13	0	3	947	49	0	20
15.00 - 16.00	970	27	1	12	209	14	0	2	1179	41	1	14
16.00 - 17.00	982	27	0	13	191	1	0	1	1173	28	0	14
17.00 - 18.00	1089	9	0	16	195	10	0	0	1284	19	0	16
18.00 - 19.00	982	11	0	16	166	3	0	0	1148	14	0	16
19.00 - 20.00	702	5	0	14	171	1	0	1	873	6	0	15
20.00 - 21.00	444	6	1	7	112	2	0	0	556	8	1	7
21.00 - 22.00	360	7	0	4	83	2	0	0	443	9	0	4
22.00 - 23.00	281	2	1	3	27	2	0	1	308	4	1	4
23.00 - 24.00	281	6	0	3	28	0	0	0	309	6	0	3

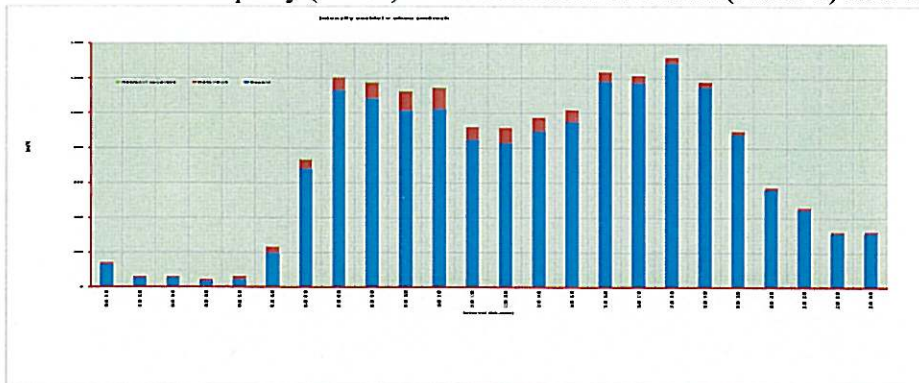
Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
 Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04
 Protokol č. 1106078VP

Komunikace Povltavská - profil C												
Interval měření [hh.mm- hh.mm]	Směr: Troja				Směr: Prosek				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	12184	521	20	237	2897	185	2	15	15081	706	22	252
22.00 - 06.00	986	62	2	15	129	21	0	4	1115	83	2	19
00.00 - 24.00	13 170	583	22	252	3 026	206	2	19	16 196	789	24	271

Graf č. 6 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci Povltavská (Profil C) dne 28. 6. 2011



Tabulka č. 10 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách – (Profil D) dne 28. 6. 2011

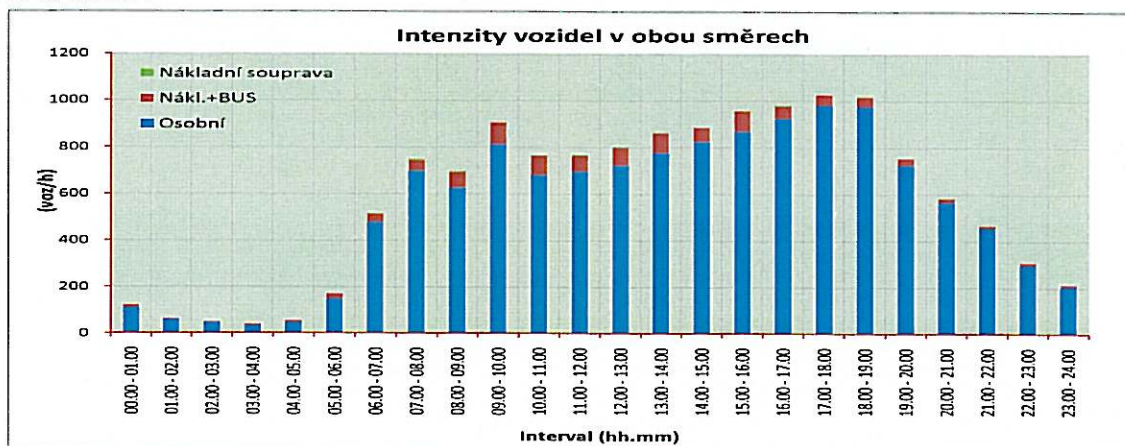
Komunikace V Holešovičkách - profil D												
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Nájezd				Sjezd				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
00.00 - 01.00	12	1	0	2	98	5	0	3	110	6	0	5
01.00 - 02.00	6	1	0	0	52	4	0	0	58	5	0	0
02.00 - 03.00	1	1	0	0	44	3	0	0	45	4	0	0
03.00 - 04.00	9	3	0	0	24	4	0	0	33	7	0	0
04.00 - 05.00	2	4	0	0	43	3	0	2	45	7	0	2
05.00 - 06.00	4	2	0	0	144	15	0	4	148	17	0	4
06.00 - 07.00	17	8	0	0	459	20	3	7	476	28	3	7
07.00 - 08.00	29	7	1	0	669	25	4	12	698	32	5	12
08.00 - 09.00	29	10	1	0	597	41	3	14	626	51	4	14
09.00 - 10.00	45	12	0	1	766	57	0	23	811	69	0	24
10.00 - 11.00	67	17	0	0	613	42	2	23	680	59	2	23
11.00 - 12.00	68	10	0	1	627	44	3	12	695	54	3	13
12.00 - 13.00	74	9	0	0	648	47	2	19	722	56	2	19
13.00 - 14.00	61	10	1	1	714	58	1	15	775	68	2	16
14.00 - 15.00	77	7	0	0	746	42	0	12	823	49	0	12
15.00 - 16.00	90	6	1	1	778	65	1	15	868	71	2	16
16.00 - 17.00	94	6	2	0	829	32	1	14	923	38	3	14
17.00 - 18.00	91	6	0	0	888	25	0	16	979	31	0	16
18.00 - 19.00	107	2	0	0	867	22	1	17	974	24	1	17
19.00 - 20.00	61	0	0	0	663	14	0	15	724	14	0	15
20.00 - 21.00	48	0	0	0	518	8	1	7	566	8	1	7
21.00 - 22.00	53	0	0	0	402	6	0	4	455	6	0	4
22.00 - 23.00	16	1	0	0	279	5	0	4	295	6	0	4
23.00 - 24.00	23	0	0	0	181	4	0	3	204	4	0	3

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
 Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 Zakázka č. 08.0403-04
 Tel. 274 77 2002 Protokol č. 1106078VP

Komunikace V Holešovičkách - profil D												
Interval měření [hh.mm- hh.mm]	Nájezd				Sjezd				Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	1011	110	6	4	10784	548	22	225	11795	658	28	229
22.00 - 06.00	73	13	0	2	865	43	0	16	938	56	0	18
00.00 - 24.00	1 084	123	6	6	11 649	591	22	241	12 733	714	28	247

Graf č. 7 Intenzita dopravy (voz./h) na komunikaci V Holešovičkách – (Profil D)
dne 28. 6. 2011



Sumarizace výsledků

Tabulka č. 11 Výsledné hodnoty ze dne 28. 6. 2011 – místo měření M1

Interval měření [hh.mm]	Naměřená $L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	59,4 ± 2,0
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	54,8 ± 2,0

Tabulka č. 12 Výsledné hodnoty ze dne 28. 6. 2011 – místo měření M2

Interval měření [hh.mm]	Naměřená $L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	62,6 ± 2,0
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	56,7 ± 2,0

Tabulka č. 13 Výsledné hodnoty ze dne 28. 6. 2011 – místo měření M3

Interval měření [hh.mm]	Naměřená $L_{Aeq,T}$ [dB]
$L_{Aeq,16h}$ – Den [06.00 - 22.00 h]	66,8 ± 2,0
$L_{Aeq,8h}$ – Noc [22.00 - 06.00 h]	62,6 ± 2,0

Zkušební laboratoř EKOLA group, akreditovaná ČIA

k měření hluku, vibrací, umělého osvětlení, mikroklimatu a prašnosti, registrovaná pod číslem 1329
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10
Tel. 274 77 2002

Zakázka č. 08.0403-04

Protokol č. 1106078VP

Tabulka č. 14 - Výsledné hodnoty intenzity dopravy ze dne 28. 6. 2011 - profil A (komunikace V Holešovičkách)

Komunikace V Holešovičkách – profil A				
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	10578	617	54	243
22.00 - 06.00	873	50	11	13
00.00 - 24.00	11 451	667	65	256

Tabulka č. 15 - Výsledné hodnoty intenzity dopravy ze dne 28. 6. 2011 - profil B (komunikace V Holešovičkách)

Komunikace V Holešovičkách - profil B				
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	64723	1843	162	867
22.00 - 06.00	6183	210	19	107
00.00 - 24.00	70 906	2 053	181	974

Tabulka č. 16 - Výsledné hodnoty intenzity dopravy ze dne 28. 6. 2011 - profil C (komunikace Povltavská)

Komunikace Povltavská - profil C				
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	15081	706	22	252
22.00 - 06.00	1115	83	2	19
00.00 - 24.00	16 196	789	24	271

Tabulka č. 17 - Výsledné hodnoty intenzity dopravy ze dne 28. 6. 2011 - profil D (komunikace V Holešovičkách)

Komunikace V Holešovičkách - profil D				
Interval měření (hh.mm-hh.mm)	Oba směry			
	Osobní	Nákladní	Nákladní souprava	BUS
06.00 - 22.00	11795	658	28	229
22.00 - 06.00	938	56	0	18
00.00 - 24.00	12 733	714	28	247

Odborná stanoviska a interpretace:

Hodnocení výsledků nebylo předmětem objednávky.

Výsledky měření se týkají jen uvedeného místa, předmětu a času měření. Bez písemného souhlasu laboratoře nesmí být protokol reprodukován jinak než celý.

PODKLADOVÉ MATERIÁLY

Výchozí podklady

- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „MO Stavba č. 0081 Pelc-Tyrolka-Balabenska“ (Mott MacDonald Praha s. r. o., říjen 2010)
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „MO Stavba č. 0094 Balabenska – Štěrboholská radiála“ (Mott MacDonald Praha s. r. o., říjen 2010)
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Stavba č. 8313 Libeňská spojka“ (Mott MacDonald Praha s. r. o., říjen 2010)
- Soubor staveb Městského okruhu č. 0081, č. 0094 a Libeňské spojky č. 8313 – souhrnná část (Satra s.r.o., Mott MacDonald Praha s. r. o., říjen 2010)
- Došlá vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanů a dalších subjektů k dokumentaci EIA (únor-duben 2011)

Legislativa a metodiky vztahující se k posuzovanému záměru

- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, v platném znění
- Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, v platném znění
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA Brno, 1991.
- Hluk v životním prostředí, Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy. RNDr. M. Liberko a kol., Planeta 2/2005.
- NMPB XP S 31-133 Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, Article 6.