

Příloha č. 6: Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy 2012

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy 2012 – aktualizace č. 1

10/2013



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název	Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy 2012 a jejich aktualizace č. 1 na udržitelný rozvoj území
Zpracovatel Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy – aktualizace č. 1	Útvar rozvoje hlavního města Prahy Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
Zpracovatel Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území	E K O L A group, spol. s r.o. Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 - Malešice
Zakázkové číslo	11.0033-04

SEZNAM PŘÍLOH DOKUMENTACE

KONTAKT NA ZPRACOVATELE DOKUMENTACE

DATUM ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice
tel: +420 274 784 927
e-mail: ekola@ekolagroup.cz

Říjen 2013

VEDOUcí ŘEŠITELSKÉHO TÝMU

Ing. Libor Ládyš (EKOLA group, spol. s r.o.)

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 osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011

ŘEŠITELSKÝ TÝM

Vyhodnocení navrhovaných oblastí a koridorů ZÚR hl. m. Prahy	EKOLA group, spol. s r. o.:	Ing. Libor Ládyš, Ing. Hana Mosiurczáková, Mgr. Kateřina Šulcová, Mgr. Karolina Marešová, Ing. Jan Vondrášek
---	-----------------------------	--

ÚVOD

Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy je doplněno dílčím způsobem v předkládané samostatné Příloze č. 6 VVURÚ na základě požadavku na doplnění uvedeného v bodu A.2 Stanoviska MŽP (č.j. 54485/ENV/13, ze dne 2. srpna 2013).

Výčet veškerých opatření, která by měla zajistit předcházení, zmírnění nebo kompenzaci zjištěných nepříznivých vlivů hodnocených ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí je uveden v kap. A.8 VVURÚ.

V souvislosti s posuzovanými ZÚR hl. m. Prahy je možné očekávat vlivy na následující složky a charakteristiky životního prostředí:

- vlivy na horninové prostředí a terénní morfologii,
- vlivy na hydrologii a kvalitu vody v tocích na území hl. m. Prahy,
- vlivy na flóru a faunu,
- vlivy na krajinu,
- vlivy na ochranu přírody,
- vlivy na sídelní strukturu a urbanismus/krajinný ráz,
- vlivy na klima a znečištění ovzduší,
- vlivy na fyzikální faktory životního prostředí,
- vlivy na odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy,
- vlivy na zdraví obyvatel,
- vlivy na kulturní hodnoty a památkovou ochranu města.

Pro výše uvedené charakteristiky a složky životního prostředí je níže v textu uveden výčet všech možných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, která vyplynula z vyhodnocení v předchozích kapitolách, zejména v kap. A.6.

Níže uvedený výčet podmínek/opatření nezahrnuje obecná opatření vyplývající z platné legislativy. Dodržování legislativních předpisů bere zpracovatel VVURÚ za samozřejmé.

Zároveň zde nejsou uvedena opatření, která vyplývají ze zpracovaných podrobnějších územně-plánovacích a projektových dokumentací. Opatření vyplývající z těchto dokumentací je rovněž nutné respektovat.

Opatření uvedená v bodech 10, 11, 12 a 13 zahrnují více možností ochrany území před hlukem a znečištěním ovzduší, které je při naplňování území, resp. umisťování dílčích ploch a koridorů nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní využití území, resp. umisťované záměry. Výčet navržených ochranných opatření je tedy na straně bezpečnosti a bude konkrétně a detailněji určen a rozpracován v nižším stupni územně-plánovací, resp. projektové dokumentace.

Pod souhrnným výčtem navržených opatření je níže v tabulkách pro navrhované oblasti a koridory ZÚR hl. m. Prahy vysloven souhlas, nesouhlas či podmíněný souhlas s danou oblastí či koridorem. V případě, že je udělen souhlas s podmínkami, jsou uvedena konkrétní opatření, která tento souhlas podmiňují.

Pro větší přehlednost jsou opatření rozdělena do následujících kategorií:

[A] Opatření týkající se přímo schvalovaných ZÚR hl. m. Prahy.

[B] Opatření pro navazující fáze územního plánování.

[C] Opatření prostředky územního plánování neovlivnitelná, spadající do dalších stupňů projektové přípravy, nebo jiných rozhodovacích procesů.

Vlivy na horninové prostředí a terénní morfologii

- 1) Při naplňování rozvoje oblastí SP/1, SP/2 a SP/3 je nutné zohlednit přítomnost ložiska nerostných surovin. [B]
- 2) Při naplňování rozvoje oblasti SP/3 je nutné zohlednit přítomnost starého důlního díla v lokalitě Požár. [B]
- 3) Při naplňování rozvoje oblastí SP/1 a SP/3 je nutné zohlednit částečnou poddolovanou území. [B]
- 4) Při naplňování rozvoje oblastí SP/2, SP/3 a SP/4 je nutné zohlednit možnost potenciálních sesuvů a jiných nebezpečných svahových formací. [B]

Vlivy na flóru a faunu

- 5) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů, s návrhovými oblastmi a koridory ZÚR hl. m. Prahy řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Dotčené stavby je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]

Vlivy na sídelní strukturu a urbanismus/krajinný ráz

- 6) Respektovat doporučení souborů konvizačních celků hluboce zaříznutých údolí – krajinný suterén a oblastí krajinného rázu jako supervizuálních krajinných celků – krajinný terén uvedených ve studii „Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz hl. m. Prahy“ (Löw a spol., s.r.o., ÚAP 2010) [B]
- 7) Z hlediska urbanistické koncepce je nutné respektovat následná doporučení pro některé rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území a transformační oblasti. [B]

	Komentář k urbanistické koncepci
Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území	
Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč (R/1)	S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti. Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti.
Barrandov - Slivenec (R/2)	S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti. Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti.
Ruzyně - Drnovská (R/4)	S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. V rámci podrobnější územně plánovací dokumentace musí být velmi podrobně a citlivě vyhodnocena alokace

	veškerých funkcí s ohledem na hlukové zatížení.
Transformační oblasti	
Letňany - Avia (T/1)	<p>S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti.</p> <p>Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti.</p> <p>Vzhledem k existenci stávajících okolních sídel a již tak vysoké intenzitě provozu na okolní dopravní síti musí být vznik všech nových funkcí a návrh etapizace v transformační oblasti citlivě posuzován v kontextu přetížení dopravní sítě v širším okolí.</p>
Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)	<p>S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit na koncepční přístup k dopravní situaci v lokalitě a jejím širším okolí, která je v současné době nepříznivá a bez rozvoje systému dopravní infrastruktury je rozvoj lokality limitován.</p>
Vysočany (T/3)	<p>S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. Vzhledem k rozloze transformačního území a jeho potenciálu je doporučeno v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace ověřit alokaci významnějších ploch zeleně ve vazbě na uvažované plochy pro bydlení, občanskou vybavenost a plochy podél Rokytky.</p> <p>Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit velmi citlivou alokaci funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a leteckou dopravou. Etapizace a zejména možnost alokace kulturních nebo sportovních funkcí celoměstského významu by měla být časově provázána s rozvojem nadřazené dopravní sítě v hl. m. Praze (MO, SOKP).</p>
Bohdalec - Slatiny (T/4)	<p>S ohledem na stávající charakter lokality, její funkční skladbu, dopravní dostupnost a vazby na okolí se lze domnívat, že by měl být kladen důraz na postupné vytvoření kvalitní polyfunkční městské čtvrti s rozvolněnější strukturou a v žádném případě centra nadmístního významu.</p> <p>Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit na podrobnou analýzu všech pozemků v lokalitě z hlediska jejich stávající funkce v období horizontu i výhledu územního plánu a velmi citlivou alokaci budoucích funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a kolejovou dopravou.</p>
Nákladové nádraží Žižkov (T/5)	<p>S principem plánovaného rozvoje, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit částečně. Podmínky a úkoly uvedené v ZÚR musí reagovat na případnou památkovou ochranu v daném území.</p> <p>V rámci podrobnější územně plánovací dokumentace musí být kladen důraz na velmi citlivou alokaci budoucích funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a kolejovou dopravou. S ohledem na polohu lokality vůči významným pohledovým osám musí být kladen důraz i na omezenou výškovou hladinu plánované zástavby.</p>

Masarykovo nádraží (T/6)	<p>S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. Nicméně je nutné konstatovat, že tento prostor se zajímavým městským potenciálem je výrazně zasažen hlukem z dopravy, automobilové a kolejové, který je z dlouhodobého hlediska neredukovatelný na úroveň odpovídající limitům pro alokaci plnohodnotných smíšených funkcí s určitým podílem bydlení.</p> <p>Funkce alokovatelné z "hygienických" hledisek jako jsou např. kancelářské nebo obchodní plochy jsou však významným zdrojem automobilové dopravy a inklinují k monofunkčnosti objektů. Jakkoliv je nesporné, že tato lokalita si zasluhuje kvalitní urbánní rozvoj, stávající determinující negativní faktory vytvářejí z podmínek uvedených v ZÚR jako např. dotvoření celoměstského centra o polyfunkčním území bez umístění velkých monofunkčních objektů, zamezení přetížení území automobilovou dopravou či dokonce snížení negativních vlivů na životní prostředí pouze omezeně splnitelné nároky. Zásadním limitujícím faktorem v této významné městské lokalitě je bezesporu existence Wilsonovy třídy. Prověření výhledových možností odstranění této bariéry, její transformace do městské struktury by měly být kroky v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace pro dosažení uváděných cílů.</p>
--------------------------	--

Vlivy na ochranu přírody

- 8) Negativní vliv návštěvnosti na ZCHÚ, PŘP a ÚSES je možné zmírnit environmentální osvětou návštěvníků dané oblasti, např. instalací informačních tabulí, pořádáním přednášek, didaktických vycházek, atd. [C]
- 9) *U některých dílčích záměrů (navrhovaných oblastí a koridorů) ZÚR hl. m. Prahy je třeba vyloučení významného negativního vlivu na EVL NATURA 2000 zajistit podmínkami:*

Koridor kapacitních silnic - Pražský okruh (SOKP), stavba 518-519 VPS Z/502DK: Je nutné vyloučit zásah do EVL. [B], [C]

Koridor vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) - územní rezerva tratě Praha – Brno – hranice ČR (-Wien/Bratislava): Významný negativní vliv lze vyloučit v případě realizace funkčního využití chráněného územní rezervou, pokud bude trať budována raženým tunelem (nedojde k disturbanci povrchu v EVL), v takové hloubce, aby nedošlo ke změně hydrologických poměrů v EVL. [B], [C]

Koridor vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) - územní rezerva Praha – hranice ČR (- Dresden): Významný negativní vliv lze vyloučit v případě realizace funkčního využití chráněného územní rezervou, pokud bude trať budována raženým tunelem (nedojde k disturbanci povrchu v EVL), a v takové vzdálenosti od nor syslů, aby nedošlo k vyrušování při výstavbě ani za provozu. [B], [C]

Koridor konvenční železniční dopravy – tranzitní železniční koridory: III. koridor: SRN/Norimberk – Cheb – Plzeň – Praha (VPS Z/501DZ): Podmínkou vyloučení významného negativního vlivu je využití stávajícího tunelu pro průchod přes EVL – je třeba vyloučit liniovou povrchovou disturbancí EVL. [B], [C]

U předpokládaných méně pravděpodobných, resp. závažných vlivů dílčích záměrů (navrhovaných oblastí a koridorů) ZÚR hl. m. Prahy je třeba respektovat následující podmínky:

Modernizace traťového úseku Běchovice – Úvaly (VPS-Z/507DZ) x Blatov a Xaverovský háj: Vyloučit plošné zásahy do navazujících segmentů stanoviště 9170 - dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum v EVL Blatov a Xaverovský háj, vyloučit zásahy, které by mohly znamenat změny hydrologického režimu v EVL (odvodnění EVL). [B], [C]

Nové železniční spojení Praha – Beroun (VRT Praha–Plzeň–SRN) (VPS Z/506DZ) x EVL Chuchelské háje: Vyloučit povrchovou disturbancí EVL. [B], [C]

Křižovatka (silniční doprava) mezi stavbami Pražského okruhu (SOKP) 518 a 519 a přivaděčem Rybářka x EVL Kaňon Vltavy u Sedlce: Vyloučit zásah do EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, zachovat odstup. [B], [C]

Vnější autobusová doprava – terminál Letňany x EVL Praha-Letňany: Nezasahovat do území EVL Praha-Letňany. [B], [C]

U záměrů s kódem potenciálního ovlivnění (-1 a 0) se vliv neočekává. Stačí postupovat standardně podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. [C]

V rámci VPO (ÚSES, VPO k zajištění ochrany archeologického dědictví) respektovat a preferovat na území EVL předměty ochrany. [B], [C]

Vlivy na klima a znečištění ovzduší

10) Základním strategickým dokumentem hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší je „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“). Tento dokument je průběžně aktualizován, současná verze Programu byla vydána Nařízením hl. m. Prahy č. 16/2010 a obsahuje následující opatření, která je doporučeno sledovat i v případě vydání ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1: [A], [B], [C]

10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy

10.1.1. Výstavba tratí kolejové veřejné dopravy osob

10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy

10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy

10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy

10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu

10.1.6. Omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města

10.1.7. Časová organizace zásobování

10.1.8. Zavedení mýtného systému

10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech

10.1.10. Podpora záchytných parkovišť P+R

10.1.11. Komplexní podpora využití alternativních paliv v automobilové dopravě

10.1.12. Operativní kontrola emisních parametrů vozidel

10.1.13. Omezování emisí z autobusů MHD a dalších vozidel města

10.1.14. Podpora cyklistické dopravy

10.1.15. Podpora pěší dopravy

10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy

10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby

10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury

10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů

10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie

10.2.4. Podpora přeměny topných systémů v domácnostech

10.3. Opatření k omezování prašnosti

10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů

10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti

10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy

10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí

10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí

10.4. Celoplošná průřezová opatření

10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot

10.4.2. Územní plánování

10.4.3. Vymezení nízkoemisních zón

10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší

10.4.5. Zadávání veřejných zakázek

10.4.6. Informování a osvěta veřejnosti

10.4.7. Informační podpora veřejné správy

10.4.8. Podpora lokálních aktivit ke zlepšení kvality ovzduší

V případě prašnosti je nutno komplexně aplikovat všechna vyjmenovaná opatření. Tato systémová opatření je pak nutno se zvláštním důrazem aplikovat přímo u dotčených kapacitních komunikací formou konkrétních investičních a dopravně-organizačních aktivit. Jedná se zejména o:

- maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů
- u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně)
- regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.)
- zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací

Vlivy na fyzikální faktory životního prostředí

11) Protihluková opatření – silniční doprava

Aktivní protihluková opatření:

11.1. Snížení intenzity dopravy [A], [B], [C]

Při snížení intenzity dopravy všeobecně platí, že pokles intenzity dopravy při zachování stejného podílu osobních a nákladních vozidel o polovinu vede ke snížení emisních hodnot o 3 dB. V intravilánech městských sídel lze snížit intenzitu dopravy např. formou zavedení mýtného systému v určitých oblastech, podporou veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů např. formou parkovišť P+R. Důležitým aspektem v rámci provozu silniční dopravy v intravilánu je i omezení vjezdů nákladní dopravy do měst, popř. eliminace těžké nákladní dopravy v dopravním proudu. Omezení nákladní dopravy lze podporovat zatráktivněním hlavních dopravních tras (např. SOKP) např. snížením poplatků za jejich užívání popř. jejich odstraněním.

11.2. Tiché povrchy [C]

Jedním z novějších přístupů při omezování hluku ze silniční dopravy je realizace tzv. „tichých povrchů“. Jedná se o takové povrchy, jejichž konstrukce výrazněji přispívá k eliminaci hluku při styku kola s vozovkou oproti standardně užívaným povrchům. U tichých povrchů lze očekávat snížení emisních hodnot v rozmezí 3–6 dB v závislosti na rychlosti a složení dopravního proudu. Náklady na realizaci a údržbu tichých povrchů jsou však vyšší než u běžně užívaných typů povrchů a i životnost těchto povrchů je nižší. Nicméně tyto technologie jsou v současné době neustále vyvíjeny a mají i pozitivní výsledky. Jejich účinnost může být nižší při nižších rychlostech dopravního proudu, neboť při nižších rychlostech má dominantní vliv vlastní pohon vozidel. Záleží tedy především na skladbě dopravního proudu a podílu těžké nákladní dopravy.

11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]

U omezení rychlosti dopravního proudu lze očekávat snížení emisních hodnot cca o 1–3 dB v závislosti na rychlosti dopravního proudu a jeho složení. Toto opatření je poměrně rychle možné uvést do praxe při relativně nízkých nákladech na realizaci. Omezení je možné realizovat pomocí dopravního značení a následně kontrolovat např. pomocí úsekového měření rychlosti se sankčními opatřeními.

11.4. Plynulost dopravního proudu [C]

Jedním z faktorů, který má vliv na emisní hodnoty je i plynulost dopravního proudu. Plynulý dopravní proud má nižší emisní parametry než nekontinuální. Vlivem plynulosti dopravního proudu lze očekávat ovlivnění emisních hodnot v rozmezí 1–2 dB. Ovlivnění plynulosti dopravního proudu je možné na základě inteligentních dopravních systémů při využití např. dynamických dopravních značení.

11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]

Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:

- snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry,
- výzkum a vývoj „tichších pneumatik“,
- na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry.

Pasivní protihluková opatření:

11.6. Realizace protihlukových opatření [C]

Realizace protihlukových opatření na dráze šíření zvukových vln spočívá v realizaci akusticky neprůzvučné překážky, kterou dochází k redukci akustické energie. Vhodným řešením je vytváření překážek typu:

- protihlukové stěny,
- zemní valy,
- gabionové konstrukce s vhodnou konstrukcí,
- protihlukové stěny kombinované se zelení,
- polovegetační stěny,
- zemní valy kombinované se stěnou,
- hmotné objekty.

Realizace protihlukových stěn je v intravilánu sídel dosti omezená vzhledem k prostorovým možnostem a rozhledovým poměrům. Dalším omezením při realizaci těchto opatření je i urbanistické hledisko.

Mezi pasivní protihluková opatření patří i realizace a vedení dopravních tras v tunelu. Tato opatření jsou však velmi finančně nákladná.

11.7. Opatření na budovách [C]

- zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov,
- orientování a uspořádání chráněných místností.

Zvýšení neprůzvučnosti nejslabších prvků fasád – oken spočívá ve výměně oken za okna s vyšší neprůzvučností, která splňují normové požadavky normy ČSN 73 0532.

12) Protihluková opatření – kolejová doprava

Aktivní protihluková opatření:

12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]

Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice. Na základě prováděných rekonstrukcí lze očekávat snížení emisních hodnot cca o 3–5 dB. Opatření typu pryžových podložek a bokovnic mohou přispět k dalšímu snížení cca o 1–3 dB.

12.2. Instalace protihlukových prvků [C]

V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje. Opatření typu pryžových podložek a bokovnic mohou přispět k dalšímu snížení cca o 1–3 dB.

12.3. Údržba tratí [C]

Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebených kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.

12.4. Snižování rychlostí [C]

Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.

12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]

Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:

- snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry,
- akustické krytování spodků tramvajových souprav,
- na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry.

Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.

13) Protihluková opatření – letecká doprava [C]

Omezení hluku z nočního provozu

- Provoz letišť (LKLT a LKTC) neprovozovat v nočních hodinách a provoz na LKKB v noční době maximálně minimalizovat.
- Dodržovat standardní příletové a odletové tratě

- V maximální míře dodržovat a kontrolovat příletové a odletové tratě a případné stanovené okruhy.
- Postupy pro vzlety a přistání
- Způsob provedení vzletu upravovat vždy podle moderních poznatků o protihlukových postupech.
- Postupy pro přiblížení a přistání stanovovat tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.

Pozemní operace letadel

- Motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou v případě možného ovlivňování okolí letiště prováděny pouze na stanoveném a vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními.
- Brzdění reverzací tahu bude minimalizováno, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.
- Provoz APU jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.
- Zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době. Toto je možné pouze za předpokladu, že vybudovaná motorová stání jsou vybavena patřičnými protihlukovými opatřeními umožňujícími noční motorové zkoušky.
- Maximálně využívat a podporovat využívání tišších typů letadel a preferovat obnovu letadlového parku za letadla s nižšími akustickými parametry, např. ve formě zavedení poplatků pro starší a hlučnější letadla.

Pro LKPR byly převzaty konkrétní požadavky na protihluková opatření ze Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) na životní prostředí (č.j.: 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011).

Pro realizaci paralelní RWY 06R/24L je navrhováno OHP.

- Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření. Konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy.
 - Pro návrh OHP je doporučeno následující:
 - součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,
 - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi,
 - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP
- Poznámka: OHP, které je navrženo pro stávající dráhový systém, má určitý plošný rozsah vymezeného území, který je dán uvažovanou koncentrací pohybů letadel na stávajícím dráhovém systému LKPR. Cílem návrhu nového OHP pro dráhový systém s paralelní RWY je takový návrh, který svou plochou sice bude zasahovat i jiná území, resp. lokality než stávající platné OHP, ale díky jinému rozdělení pohybů letadel a tedy i hlukového zatížení území navrhnout toto OHP tak, aby plošný rozsah toto nové OHP byl stejný jako stávající OHP. Tím by bylo garantováno, že nedojde díky nové paralelní dráze k zatížení plošně většího území, než by tomu bylo při zachování stávajícího dráhového systému.
- v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví.

- Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně obdobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní RWY 06R/24L.
- V rámci realizace paralelní RWY 06R/24L vybudovat nová stání pro motorové zkoušky letadel opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha), a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.
- Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu):
 - počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820,
 - z toho počet pohybů v denní době (06:00–22:00): 780,
 - počet pohybů v noční době (22:00–06:00): 40.
- Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu).
- Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu).
- V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu).
- Provozovatel Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nepravdělnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz na Letišti Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.
- V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:
 - RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,
 - RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),
 - RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,
 - vzlety a přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) v denní době pouze v případech:
 - kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,
 - kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,
 - pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
- Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L následující opatření:

- RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:
- vzlety nebo přistání z/na RWY 06R/24L budou možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání,
- vzlety nebo přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) budou možné pouze v případě, že obě RWY 06LR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, anebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
- do nočního provozu Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 a 2 (letiště Václava Havla Praha), respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 (letiště Václava Havla Praha).
- letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty.
- Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby.
- Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:
 - budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,
 - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID,
 - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID).
- Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:
 - způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech,
 - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.
- Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu, a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi.
- Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.
- Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.
- Počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech dráhách dráhového systému a z motorových zkoušek Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha).
- Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu.

- Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny.
- Po zahájení provozu na RWY 06R - 24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních dráhách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.
- Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha).

14) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]

Hlavní zásadou při umisťování nových chráněných staveb je, aby tyto stavby nebyly umisťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně nelze umisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.

Mezi chráněné stavby, které nemají být umisťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011, především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umisťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.

15) Ekonomická opatření [B], [C]

Při synergickém působení negativních vlivů v konkrétním území by měl přímo původce těchto negativních vlivů (např. provozovatel zdroje znečištění), resp. hl. m. Praha vstoupit do jednání s konkrétní městskou částí a dojít ke konsenzu při umisťování koridoru/ů či oblasti/í do daného území a případné synergické působení těchto negativních vlivů kompenzovat náhradním plněním, např. i finančním.

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
<p>Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území</p> <p>Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč (R/1)</p>	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti. Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.1. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.2. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.3. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Barrandov - Slivenec (R/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti. Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C] 12.2. Instalace protihlukových prvků [C] 12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí. 12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu. 12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Západní město (R/3)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Ruzyně - Drnovská (R/4)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) V rámci podrobnější územně plánovací dokumentace musí být velmi podrobně a citlivě vyhodnocena alokace veškerých funkcí s ohledem na hlukové zatížení. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Transformační oblasti	
Letňany - Avia (T/1)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) S ohledem na fakt, že v lokalitě bude mít významné zastoupení funkce bydlení, je nutné, aby bylo od počátku zamezeno vzniku a rozvíjení dalších téměř monofunkčních suburbánních ploch bez adekvátní občanské vybavenosti. Je nezbytné, aby funkční skladba navržená v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace zahrnovala jasně definované plochy pro občanskou vybavenost a etapizace výstavby byla podřízena nejen možnostem dopravní obsluhy, ale i realizací staveb občanské vybavenosti. Vzhledem k existenci stávajících okolních sídel a již tak vysoké intenzitě provozu na okolní dopravní síti musí být vznik všech nových funkcí a návrh etapizace v transformační oblasti citlivě posuzován v kontextu přetížení dopravní sítě v širším okolí. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov,

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, akustické krytování spodků tramvajových souprav, na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umisťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umisťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umisťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umisťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit na koncepční přístup k dopravní situaci v lokalitě a jejím širším okolí, která je v současné době nepříznivá a bez rozvoje systému dopravní infrastruktury je rozvoj lokality limitován. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p>10.4. Celoplošná průřezová opatření</p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Vysočany (T/3)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) Vzhledem k rozloze transformačního území a jeho potenciálu je doporučeno v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace ověřit alokaci významnějších ploch zeleně ve vazbě na uvažované plochy pro bydlení, občanskou vybavenost a plochy podél Rokytky. Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit velmi citlivou alokaci funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a leteckou dopravou. Etapizace a zejména možnost alokace kulturních nebo sportovních funkcí celoměstského významu by měla být časově provázána s rozvojem nadřazené dopravní sítě v hl. m. Praze (MO, SOKP). [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Bohdalec - Slatiny (T/4)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) S ohledem na stávající charakter lokality, její funkční skladbu, dopravní dostupnost a vazby na okolí se lze domnívat, že by měl být kladen důraz na postupné vytvoření kvalitní polyfunkční městské čtvrti s rozvolněnější strukturou a v žádném případě centra nadmístního významu. Podrobnější územně plánovací dokumentace se z hlediska výběru, alokace funkcí a etapizace musí zaměřit na podrobnou analýzu všech pozemků v lokalitě z hlediska jejich stávající funkce v období horizontu i výhledu územního plánu a velmi citlivou alokaci budoucích funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a kolejovou dopravou. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C] 12.2. Instalace protihlukových prvků [C] 12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Nákladové nádraží Žižkov (T/5)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) Podmínky a úkoly uvedené v ZÚR musí reagovat na případnou památkovou ochranu v daném území. V rámci podrobnější územně plánovací dokumentace musí být kladen důraz na velmi citlivou alokaci budoucích funkcí bydlení ve vztahu k hluku generovanému silniční a kolejovou dopravou. S ohledem na polohu lokality vůči významným pohledovým osám musí být kladen důraz i na</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>omezenou výškovou hladinu plánované zástavby. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Masarykovo nádraží (T/6)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>7.) S plánovaným rozvojem, jeho podmínkami a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentace lze souhlasit. Nicméně je nutné konstatovat, že tento prostor se zajímavým městským potenciálem je výrazně zasažen hlukem z dopravy, automobilové a kolejové, který je z dlouhodobého hlediska neredukovatelný na úroveň odpovídající limitům pro alokaci plnohodnotných smíšených funkcí s určitým podílem bydlení. Funkce alokovatelné z "hygienických" hledisek jako jsou např. kancelářské nebo obchodní plochy jsou však významným zdrojem automobilové dopravy a inklinují k monofunkčnosti objektů. Jakkoliv je nesporné, že tato lokalita si zasluhuje kvalitní urbánní rozvoj, stávající determinující negativní faktory vytvářejí z podmínek uvedených v ZÚR jako např. dotvoření celoměstského centra o polyfunkční území bez umístění velkých monofunkčních objektů, zamezení přetížení území automobilovou dopravou či dokonce snížení negativních vlivů na životní prostředí pouze omezeně splnitelné nároky. Zásadním limitujícím faktorem v této významné městské lokalitě je bezesporu existence Wilsonovy třídy. Prověření výhledových možností odstranění této bariéry, její transformace do městské struktury by měly být kroky v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace pro dosažení uváděných cílů. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Nádraží Smíchov (T/7)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Rozvojové oblasti zeleně	
Trojmezí (Z/1)	SOUHLAS
Zalesnění u Březiněvsí (Z/2)	SOUHLAS
Zalesnění u Čakovic (Z/3)	SOUHLAS
U Zlámaného kříže (Z/4)	SOUHLAS
V panenkách (Z/5)	SOUHLAS
Lítoznice-Jankov (Z/6)	SOUHLAS
Zalesnění Kolovraty (Z/7)	SOUHLAS
Zalesnění u Křeslic (Z/8)	SOUHLAS
U Kunratické spojky (Z/9)	SOUHLAS
Dívčí hrady (Z/10)	SOUHLAS
Za hospodou (Z/11)	SOUHLAS
Rozvojové osy	
	SOUHLAS S PODMÍNKAMI
Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)	<p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti rozvojové osy, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Osa Radlice - Západní Město - Zličín (O/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>v2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností.

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebených kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti rozvojové osy, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu	
<i>Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)</i>	SOUHLAS
<i>Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)</i>	SOUHLAS S PODMÍNKAMI
Draháň - Troja - Bubeneč (SO/1)	<p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>v2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C] 12.2. Instalace protihlukových prvků [C] 12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí. 12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu. 12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umístěvané chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umístěny do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umístěny do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umístění v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Letňany (SO/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy 10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy 10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Strahov (SO/3)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
<p><i>Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)</i></p>	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p>
<p>Soutok Vltavy a Berounky (SP/1)</p>	<p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>1.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/1 je nutné zohlednit přítomnost ložiska nerostných surovin. [B]</p> <p>3.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/1 je nutné zohlednit částečnou poddolovanou území. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umístěvané chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umístěny do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Radotínské údolí (SP/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>1.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/2 je nutné zohlednit přítomnost ložiska nerostných surovin. [B]</p> <p>4.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/2 je nutné zohlednit možnost potenciálních sesuvů a jiných nebezpečných svahových formací. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>101. Opatření ke snížení emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Prokopské a Dalejské údolí (SP/3)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/3 je nutné zohlednit přítomnost ložiska nerostných surovin. [B] 2.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/3 je nutné zohlednit přítomnost starého důlního díla v lokalitě Požár. [B] 3.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/3 je nutné zohlednit částečnou poddolovanou území. [B] 4.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/3 je nutné zohlednit možnost potenciálních sesuvů a jiných nebezpečných svahových formací. [B] <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p><u>10.4. Celoplošná průřezová opatření</u></p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v případě, že by byly v rámci podrobnější územně-plánovací nebo projektové dokumentace do území navrhovány či umisťovány komunikace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav,

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Vidoule - Cibulka - Motol (SP/4)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>4.) Při naplňování rozvoje oblasti SP/4 je nutné zohlednit možnost potenciálních sesuvů a jiných nebezpečných svahových formací. [B]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>nevyhovujících vozidel apod.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p>10.4. Celoplošná průřezová opatření</p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v případě, že by byly v rámci podrobnější územně-plánovací nebo projektové dokumentace do území navrhovány či umístovány komunikace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p>Pasivní opatření jsou shodná s opatřeními uvedenými pro silniční dopravu.</p> <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Šárka (SP/5)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.1. Opatření ke snížení emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy</u></p> <p>10.1.2. Podpora rozvoje systému integrované dopravy</p> <p>10.1.3. Preference vozidel hromadné dopravy</p> <p>10.1.4. Zvyšování atraktivity hromadné dopravy</p> <p>10.1.5. Výstavba komunikací pro automobilovou dopravu</p> <p>10.1.7. Časová organizace zásobování</p> <p>10.1.9. Parkovací politika v centru města a v lokálních centrech</p> <p>10.1.14. Podpora cyklistické dopravy</p> <p>10.1.15. Podpora pěší dopravy</p> <p>10.1.16. Omezování zdrojů a cílů automobilové dopravy</p> <p><u>10.2. Opatření ke snížení emisí z vytápění obytné zástavby</u></p> <p>10.2.1. Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury</p> <p>10.2.2. Ekologizace energetických zdrojů</p> <p>10.2.3. Podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.2. Omezování prašnosti ze stavební činnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti v dané oblasti jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně)

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací <p>10.4. Celoplošná průřezová opatření</p> <p>10.4.1. Podpora aplikace vodou ředitelných nátěrových hmot</p> <p>10.4.2. Územní plánování</p> <p>10.4.4. Aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší</p> <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>Zavedení regulace dopravy např. formou jednosměrných komunikací, či neprůjezdných oblastí (lokalit), vhodným systémem parkovacích ploch, regulace, či omezení vjezdů nákladní dopravy. Podpora MHD.</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Oblasti zasažené provozem letišť (SL)	
Ruzyně (SL/1)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>13.) Protihluková opatření – letecká doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>Omezení hluku z nočního provozu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dodržovat standardní příletové a odletové tratě • V maximální míře dodržovat a kontrolovat příletové a odletové tratě a případné stanovené okruhy. • Postupy pro vzlety a přistání • Způsob provedení vzletu upravovat vždy podle moderních poznatků o protihlukových postupech. • Postupy pro přiblížení a přistání stanovovat tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání. <p>Pozemní operace letadel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou v případě možného ovlivňování okolí letiště prováděny pouze na stanoveném a vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními. • Brzdění reverzací tahu bude minimalizováno, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů. • Provoz APU jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie. • Zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době. Toto je možné pouze za předpokladu, že vybudovaná motorová stání jsou vybavena patřičnými protihlukovými opatřeními umožňujícími noční motorové zkoušky. • Maximálně využívat a podporovat využívání tišších typů letadel a preferovat obnovu letadlového parku za letadla s nižšími akustickými parametry, např. ve formě zavedení poplatků pro starší a hlučnější letadla. <p>Pro LKPR byly převzaty konkrétní požadavky na protihluková opatření ze Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) na životní prostředí (č.j.: 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011).</p> <p>Pro realizaci paralelní RWY 06R/24L je navrhováno OHP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření. Konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. • Pro návrh OHP je doporučeno následující: <ul style="list-style-type: none"> - součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu, - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zakresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi, - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP <p>Poznámka: OHP, které je navrženo pro stávající dráhový systém, má určitý plošný rozsah vymezeného území, který je dán uvažovanou koncentrací pohybů letadel na stávajícím dráhovém systému LKPR. Cílem návrhu nového OHP pro dráhový systém s paralelní RWY je takový návrh, který svou plochou sice bude zasahovat i jiná území, resp. lokality než stávající platné OHP, ale díky jinému rozdělení pohybů letadel a tedy i hlukového zatížení území navrhnout toto OHP tak, aby plošný rozsah toto nové OHP byl stejný jako stávající OHP. Tím by bylo garantováno, že nedojde díky nové paralelní dráze k zatížení plošně většího území, než by tomu bylo při zachování stávajícího dráhového systému.</p>

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví. • Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně obdobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní RWY 06R/24L. • V rámci realizace paralelní RWY 06R/24L vybudovat nová stání pro motorové zkoušky letadel opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha), a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy. • Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu): <ul style="list-style-type: none"> - počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820, - z toho počet pohybů v denní době (06:00–22:00): 780, - počet pohybů v noční době (22:00–06:00): 40. • Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • Provozovatel Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nepravděpodobnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz na Letišti Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici. • V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání: <ul style="list-style-type: none"> - RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety, - RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací), - RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána, - vzlety a přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) v denní době pouze v případech: <ul style="list-style-type: none"> - kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání, - kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání, - pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu. • Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L následující opatření: <ul style="list-style-type: none"> - RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů: <ul style="list-style-type: none"> - vzlety nebo přistání z/na RWY 06R/24L budou možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání, - vzlety nebo přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) budou možné pouze v případě, že obě RWY 06LR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, anebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu. - do nočního provozu Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 a 2 (letiště Václava Havla Praha), respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 (letiště Václava Havla Praha). - letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty. • Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby. • Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím: <ul style="list-style-type: none"> - budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID, - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID). • Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně: <ul style="list-style-type: none"> - způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech, - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání. • Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu, a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi. • Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů. • Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie. • Počet měřicích stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech dráhách dráhového systému a z motorových zkoušek Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha). • Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu. • Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny. • Po zahájení provozu na RWY 06R - 24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních dráhách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou. • Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha). <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie).</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Kbely (SL/2)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>13.) Protihluková opatření – letecká doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>Omezení hluku z nočního provozu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provoz letiště v noční době maximálně minimalizovat. • Dodržovat standardní příletové a odletové tratě

Nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy	
	<ul style="list-style-type: none"> • V maximální míře dodržovat a kontrolovat příletové a odletové tratě a případné stanovené okruhy. • Postupy pro vzlety a přistání • Způsob provedení vzletu upravovat vždy podle moderních poznatků o protihlukových postupech. • Postupy pro přiblížení a přistání stanovovat tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání. <p>Pozemní operace letadel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou v případě možného ovlivňování okolí letiště prováděny pouze na stanoveném a vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními. • Brzdění reverzací tahu bude minimalizováno, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů. • Provoz APU jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie. • Zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době. Toto je možné pouze za předpokladu, že vybudovaná motorová stání jsou vybavena patřičnými protihlukovými opatřeními umožňujícími noční motorové zkoušky. • Maximálně využívat a podporovat využívání tišších typů letadel a preferovat obnovu letadlového parku za letadla s nižšími akustickými parametry, např. ve formě zavedení poplatků pro starší a hlučnější letadla. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie).</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Údolní niva Vltavy a Berounky (SN)	SOUHLAS

Číslo	Kód	Název stavby	
Z/500	DL	Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (RWY 06R/24L) letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.1. Omezování prašnosti z plošných zdrojů</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>13.) Protihluková opatření – letecká doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p>Omezení hluku z nočního provozu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dodržovat standardní příletové a odletové tratě • V maximální míře dodržovat a kontrolovat příletové a odletové tratě a případné stanovené okruhy. • Postupy pro vzlety a přistání • Způsob provedení vzletu upravovat vždy podle moderních poznatků o protihlukových postupech. • Postupy pro přiblížení a přistání stanovovat tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání. <p>Pozemní operace letadel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou v případě možného ovlivňování okolí letiště prováděny pouze na stanoveném a vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními. • Brzdění reverzací tahu bude minimalizováno, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů. • Provoz APU jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie. • Zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době. Toto je možné pouze za předpokladu, že vybudovaná motorová stání jsou vybavena patřičnými protihlukovými opatřeními umožňujícími noční motorové zkoušky. • Maximálně využívat a podporovat využívání tišších typů letadel a preferovat obnovu letadlového parku za letadla s nižšími akustickými parametry, např. ve formě zavedení poplatků pro starší a hlučnější letadla. <p>Pro LKPR byly převzaty konkrétní požadavky na protihluková opatření ze Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) na životní prostředí (č.j.: 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011).</p> <p>Pro realizaci paralelní RWY 06R/24L je navrhováno OHP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření. Konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. • Pro návrh OHP je doporučeno následující: <ul style="list-style-type: none"> - součástí návrhu OHP bude zakres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zákresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi, - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP <p>Poznámka: OHP, které je navrženo pro stávající dráhový systém, má určitý plošný rozsah vymezeného území, který je dán uvažovanou koncentrací pohybů letadel na stávajícím dráhovém systému LKPR. Cílem návrhu nového OHP pro dráhový systém s paralelní RWY je takový návrh, který svou plochou sice bude zasahovat i jiná území, resp. lokality než stávající platné OHP, ale díky jinému rozdělení pohybů letadel a tedy i hlukového zatížení území navrhnout toto OHP tak, aby plošný rozsah toto nové OHP byl stejný jako stávající OHP. Tím by bylo garantováno, že nedojde díky nové paralelní dráze k zatížení plošně většího území, než by tomu bylo při zachování stávajícího dráhového systému.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví. • Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně obdobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní RWY 06R/24L. • V rámci realizace paralelní RWY 06R/24L vybudovat nová stání pro motorové zkoušky letadel opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha), a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy. • Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu): <ul style="list-style-type: none"> - počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820, - z toho počet pohybů v denní době (06:00–22:00): 780, - počet pohybů v noční době (22:00–06:00): 40. • Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) po uvedení paralelní RWY 06R/24L do provozu). • Provozovatel Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) bude nepravděpodobnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz na Letišti Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici. • V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání: <ul style="list-style-type: none"> - RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety, - RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací), - RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána, - vzlety a přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) v denní době pouze v případech: <ul style="list-style-type: none"> - kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání, - kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání, - pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu. • Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L následující opatření: <ul style="list-style-type: none"> - RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů: <ul style="list-style-type: none"> - vzlety nebo přistání z/na RWY 06R/24L budou možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání, - vzlety nebo přistání z/na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) budou možné pouze v případě, že obě RWY 06L/24R jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, anebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu. - do nočního provozu Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 a 2 (letiště Václava Havla Praha), respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii Letiště Praha - Ruzyně 1 (letiště Václava

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>Havla Praha).</p> <ul style="list-style-type: none"> - letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty. • Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby. • Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím: <ul style="list-style-type: none"> - budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou, - všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID, - dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID). • Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně: <ul style="list-style-type: none"> - způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech, - postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání. • Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu, a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi. • Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů. • Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie. • Počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech dráhách dráhového systému a z motorových zkoušek Letiště Praha – Ruzyně (letiště Václava Havla Praha). • Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu. • Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny. • Po zahájení provozu na RWY 06R - 24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních dráhách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou. • Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli Letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha). <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie).</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/500	DK	Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p>

Číslo	Kód	Název stavby
		<p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
Z/501	DK	Břevnovská radiála	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snižování a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/502	DK	Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>9.) NATURA 2000: Vyloučit zásah do EVL. [B], [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snižování a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/503	DK	Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice – D1	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně)

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tichších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/504	DK	MÚK Beranka (D11)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umístěvané chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umístěvány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umístěvány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umístění v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/505	DK	MÚK Strakonická (R 4)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umístěvané chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umístěvány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umístěvány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umístěování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/506	DK	MÚK pro napojení MČ Praha 12 na Pražský okruh (SOKP)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p>

Číslo	Kód	Název stavby
		<p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
Z/507	DK	MÚK Aviatická (R7)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje této plochy je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snižování a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umístěvané chráněné stavby v oblasti, ale i případně v okolí navazujících komunikací nesmí být umístěvány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.
Z/508	DK	Radlická radiála, úsek Bucharova – Městský okruh	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snižování a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry.

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/509	DK	Silnice I/12, úsek Pražský okruh (SOKP) – hranice hl. m. Prahy	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří: - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/510	DK	Rozšíření Pražského okruhu (SOKP), úsek Satalice - Běchovice	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů,

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/511	DK	Městský okruh, úsek Pelc Tyrolka – Balabenka	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby
		<p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační sítě.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>Nově umístěvané chráněné stavby nesmí být umístěvány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumístěvat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umístěvány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umístění v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/512	DK	Městský okruh, úsek Balabenka – Štěrboholská radiála	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snižování a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p> <p>11.2. Tiché povrchy [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síti.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:</p> <p>- snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry,</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>- výzkum a vývoj „tišších pneumatik“,</p> <p>- na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/513	DK	Libeňská spojka	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezení prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>Dalšími opatřeními pro omezení prašnosti daného koridoru jsou např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximální umístění úseků komunikací v kontaktu s obytnou zástavbou do tunelů, • u povrchových úseků maximální ozelenění ploch podél komunikací (dostatečně vysoké pásy izolační zeleně) • regulace provozu na vybraných komunikacích (zajištění plynulosti provozu liniovým řízením dopravy, regulace rychlosti jízdy, omezení vjezdu nákladních vozidel, omezení vjezdu emisně nevyhovujících vozidel apod.) • zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek vybraných komunikací. <p>11.) Protihluková opatření – silniční doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.1. Snížení a regulace intenzity dopravy [A], [B], [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>11.2. Tiché povrchy [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností tzv. „tichých povrchů“. Na okolních komunikacích a v samotné oblasti.</p> <p>11.3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností omezení a kontroly dodržování rychlosti dopravního proudu v závislosti na výsledcích detailních akustických posouzení v oblasti, či navazující komunikační síť.</p> <p>11.4. Plynulost dopravního proudu [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat i s možností ovlivňování plynulosti dopravního proudu na navazujících komunikacích na oblast. pomocí inteligentních dopravních systémů - telematiky.</p> <p>11.5. Snižování emisních parametrů vozidel [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří: - snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry, - výzkum a vývoj „tišších pneumatik“, - na základě složení vozidlového parku – budou preferována vozidla s nižšími akustickými parametry.</p> <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>11.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení komunikace vhodným členěním a skladbou objektů jak v samotné oblasti, tak i na navazujících komunikacích na oblast.</p> <p>11.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/500	DT	Jižní tramvajová tangenta, úsek Zlíchov - Dvorce	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukcí tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/501	DT	Jižní tramvajová tangenta, úsek Budějovická - Dvorce	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
Z/503	DT	Východní tramvajová tangenta, úsek Jižní Město, Spořilov, Vršovice (Eden)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: <u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C] Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C] V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebených kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov,

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/504	DT	Východní tramvajová tangenta, úsek Kubánské nám. – Vinohradská (Želivského)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry,

Číslo	Kód	Název stavby	
			<ul style="list-style-type: none"> akustické krytování spodků tramvajových souprav, na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/500	DZ	Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby I. tranzitního železničního koridoru Děčín – Břeclav	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/501	DZ	Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>9.) NATURA 2000: Využití stávajícího tunelu pro průchod přes EVL – je třeba vyloučit liniovou povrchovou disturbanci EVL. [B], [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/502	DZ	Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby IV. tranzitního železničního koridoru Děčín – Horní Dvořiště	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybudovat koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p>10.3. Opatření k omezení prašnosti</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukcí tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/503	DZ	Modernizace trati Praha, odbočka Balabenka – Lysá n. L.	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebených kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umístovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umístování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.
Z/504	DŽ	Nové spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova Zrušeno Městským soudem v Praze (č. j. 10 A 6/2013-103-108 ze dne 22. 4. 2013)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C] Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C] V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/505	DZ	Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/506	DZ	Nové železniční spojení Praha – Beroun (VRT Praha–Plzeň–SRN)	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny:</p> <p>V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>9.) NATURA 2000: Je třeba vyloučit povrchovou disturbanci EVL. [B], [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší:</p> <p>V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p>10.3. Opatření k omezení prašnosti</p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p> <p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C] Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C] Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C] Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C] V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C] Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumísťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty. Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/507	DZ	Modernizace traťového úseku Běchovice–Úvaly	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Ochrana flóry a fauny: V případě střetu s ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismu nebo s migrační trasou organismů, která není součástí ÚSES, je potřeba vybavit koridor v rámci podrobných projektových dokumentací dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras tak, aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p> <p>9.) NATURA 2000: Vyloučit plošné zásahy do navazujících segmentů stanoviště 9170 - dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum v EVL Blatov a Xaverovský háj, vyloučit zásahy, které by mohly znamenat změny hydrologického režimu v EVL (odvodnění EVL). [B], [C]</p> <p>10.) Ochrana ovzduší: V rámci rozvoje daného koridoru je nutné respektovat a sledovat při přípravě jakéhokoliv záměru základní strategický dokument hl. m. Prahy v oblasti ochrany ovzduší: „Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha“ (dále jen „Program“), který je průběžně aktualizován. Pro danou rozvojovou plochu byl do tohoto přehledu vybrán pouze základní rozsah opatření, která je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení daného koridoru v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace: [A], [B], [C]</p> <p><u>10.3. Opatření k omezování prašnosti</u></p> <p>10.3.3. Omezování prašnosti z dopravy</p> <p>10.3.4. Výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			<p>10.3.5. Omezování prašnosti výsadbami zeleně v obytné zástavbě a jejím okolí</p> <p>12.) Protihluková opatření – kolejová doprava</p> <p>Níže uvedená opatření je nutné aplikovat přiměřeně s ohledem na konkrétní řešení dané oblasti v rámci podrobnější územně-plánovací a projektové dokumentace:</p> <p><u>Aktivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.1. Rekonstrukce a modernizace tratí [A], [B], [C]</p> <p>Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnout výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice.</p> <p>12.2. Instalace protihlukových prvků [C]</p> <p>V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, bokovnice, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje.</p> <p>12.3. Údržba tratí [C]</p> <p>Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřebovaných kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.</p> <p>12.4. Snižování rychlostí [C]</p> <p>Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší povolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.</p> <p>12.5. Snižování emisních parametrů vozů [C]</p> <p>Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry, • akustické krytování spodků tramvajových souprav, • na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry. <p><u>Pasivní protihluková opatření:</u></p> <p>12.6. Realizace protihlukových opatření [C]</p> <p>V dalších stupních konkrétní projektové přípravy počítat s možností realizace PHC, či zemních valů, či urbanistické oddělení koridoru vhodným členěním a skladbou objektů.</p> <p>12.7. Opatření na budovách dle normových požadavků [C]</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov, • orientování a uspořádání chráněných místností. <p>14.) Obecná urbanistická protihluková opatření [A], [B], [C]</p> <p>Nově umísťované chráněné stavby nesmí být umísťovány do nadlimitně zasažených území (viz mapy č. 7 a 8 Přílohy č. 1 dokumentace – Akustická studie). Chráněné stavby všeobecně neumisťovat směrem ke kapacitně zatíženým komunikacím. V okolí kapacitně zatížených komunikací je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, pouze v případě dodržení hygienických limitů, realizovat chráněné prostory a objekty.</p> <p>Mezi chráněné stavby, které nemají být umísťovány do nadlimitně zasažených území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě NV č. 272/2011 Sb., především patří: nové obytné, zdravotnické a školské stavby. U těchto staveb je nutné velmi citlivě přistupovat při jejich plánování a umísťování v rámci území. Jejich umístění by mělo být posouzeno na základě detailních akustických studií.</p>
Z/500	DM	Metro D úsek Náměstí Míru – Nové Dvory – Depo Písnice	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p> <p>S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů.</p> <p>5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]</p>
Z/502	DM	Metro A prodloužení ze stanice Dejvická	<p style="text-align: center;">SOUHLAS S PODMÍNKAMI</p>

Číslo	Kód	Název stavby	
			S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/500	TD	Zdvojení potrubí k ropovodu Družba	SOUHLAS
Z/500	TE	Transformovna TR 400/110 kV Praha - Sever	SOUHLAS
Z/501	TE	Vedení 400 kV – zasmyčkování TR Praha -Sever na vedení V 410	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/502	TE	Vedení 400 kV Výškov – Řeporyje	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/503	TE	Vedení 110 kV TR Chodov – TR Uhřetíněves – TR Běchovice	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/500	TK	Prodloužení sběrače „G“ do Dubče a Uhřetína	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/501	TK	Prodloužení sběrače „P“ z Řeporyjí do Třebonic	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/502	TK	Sběrač Folimanka – druhá větev	SOUHLAS
Z/503	TK	Prodloužení sběrače "H" – II. etapa do Běchovic a Újezdu nad Lesy	SOUHLAS
Z/504	TK	Záchytné nádrže ACK I a II	SOUHLAS
Z/505	TK	Záchytná nádrž Povltavská	SOUHLAS
Z/506	TK	Záchytná nádrž Mezitraťová	SOUHLAS
Z/507	TK	Záchytná nádrž Jeremenkova	SOUHLAS
Z/500	TP	Přeložka VTL plynovodů Bohnice – Čimice	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících

Číslo	Kód	Název stavby	
			projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/501	TP	Přeložka VTL plynovodů Ruzyně – Přední Kopanina – (Horoměřice)	SOUHLAS
Z/502	TP	Přeložky plynovodů Suchdol	SOUHLAS
Z/503	TP	Přeložky plynovodů Březiněves – Dáblice	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/500	TT	Tepelný napáječ propojující kotelny sídliště Řepy a Jihozápadní Město	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/500	TV	Přiváděcí vodovodní řad DN 1000 z vodojemu Jesenice II do jihovýchodní části Prahy, na území Prahy DN 800	SOUHLAS S PODMÍNKAMI S plánovaným rozvojem lze souhlasit při akceptaci podmínek a opatření v navazujících podrobnějších územně-plánovacích dokumentacích, resp. je nutné s nimi počítat i v navazujících projektových přípravách jednotlivých záměrů. 5.) Střety ÚSES, které jsou potenciálními migračními trasami organismů řešit detailními opatřeními v podrobných projektových dokumentacích. Koridor je potřeba vybavit dostatečně dimenzovanými průchody v místě křížení migračních tras atd., tak aby migrační potenciál křížených biokoridorů zůstal zachován. [C]
Z/500	TY	Suchý poldr na Kopaninském potoku	SOUHLAS