

Praha dne 25. března 2019
Č. j.: MZP/2017/710/2757
Vyřizuje: Ing. Vébr
Tel.: 267 122 875
E-mail: Tomas.Vebr@mzp.cz

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

**podle § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

Identifikační údaje:

Název záměru:

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

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

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

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

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

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

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

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

Umístění záměru:

kraj: Hlavní město Praha

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

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

Obchodní firma oznamovatele:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor strategických investic

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

IČ: 00064581

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

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

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

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

Odůvodnění:

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

Popis změn v dotčeném území:

Obyvatelstvo

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

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

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

Hluk

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

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

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

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

Ovzduší a klima

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

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

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

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

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

koncentrací, než je legislativou povolený počet, jedná se však pouze o několik referenčních bodů přímo v trase Městského okruhu, a to mimo obytnou zástavbu, v porovnání s původní studií se jedná i tak o poměrně výrazné zlepšení rozptylové situace. V případě benzo(a)pyrenu, kde jsou imisní limity překračovány již v současném stavu, budou průměrné koncentrace této látky i nadále dosahovat maximálně 1,2 ng/m³.

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

Intenzity dopravy

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

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

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

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

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

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

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

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

Fauna, flóra, ÚSES a ekosystémy

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

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

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

Soustava lokalit NATURA 2000

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

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

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

Voda

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

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

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

Půda

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

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

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

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

Horninové prostředí a přírodní zdroje

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

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

Krajina

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

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

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

Kulturní památky a hmotný majetek

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

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

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

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

Změny poznatků a metod posuzování:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

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

Rozdělovník k čj. MZP/2017/710/2757

Dotčené územní samosprávné celky:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dotčené správní úřady:

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

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

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

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

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

Oznamovatel:

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

Zpracovatel dokumentace:

Mott MacDonald Praha, s. r. o., RNDr. Přemysl Marek
Národní 15, 110 00 Praha 1

Zpracovatel posudku:

EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Libor Ládyš
Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice

Na vědomí:

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

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

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

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

Ministerstvo zdravotnictví
Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

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

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